Харпер

ПРАВДА ОБ ЮТЛАНДСКОМ БОЕ



Военмориздат
1940

ВОЕННО-МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ ВМФ им. ВОРОШИЛОВА

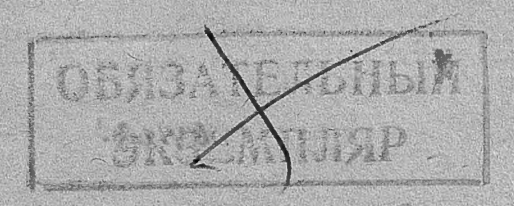
ХАРПЕР

ПРАВДА ОБ ЮТЛАНДСКОМ БОЕ

31 мая 1916 г.

ПЕРЕВОД С АНГЛИЙСКОГО
Капитана 2 ранга А. Травиничева

THE TRUTH ABOUT JUTLAND



ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ВОЕННО-МОРСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО НКВМФ СОЮЗА ССР

Москва 1940 Ленинград

Харпер. Правда об Ютландском бое. Перевод с английского.

Автор этой книги, английский адмирал, составитель непоявившегося в печати официального описания Ютландского морского боя между английским и германским флотами 31 мая 1916 г., только в 1927 году получил возможность написать свою книгу, которая дает ясное представление о главных эпизодах этого замечательного по количеству участвующих кораблей боя и о деятельности английского командования.

Книга предназначается для начальствующего состава Военно-Морского Флота.

ПРЕДИСЛОВИЕ

За истекшие два десятилетия Ютландскому бою было посвящено много самых разнообразных трудов как на страницах специальной военно-морской литературы, так и в популярных очерках и статьях.

И тем не менее интерес к этому крупнейшему боевому событию войны 1914—1918 гг. не пропадает до настоящего времени. Это может быть объяснено не только появлением новых материалов по еще не исследованным деталям боя, но и меняющейся оценкой действий сторон в целом и поступков отдельных участников Ютландского боя.

Большинство британских авторов, а также «Официальное описание Ютландского боя», изданное английским адмиралтейством, имеют некоторые расхождения. Но в целом их выводы в основном совпадают. В них чувствуется «общий тон», заданный адмиралтейством, для поддержания общественного мнения и для обеспечения своего авторитета и тех традиций британского флота, носителем которого адмиралтейство считает себя и на которых воспитывает личный состав флота.

Однако, с течением времени появляются труды, которые резко расходятся с общим тоном адмиралтейства, дают новую оценку событиям и участникам боя.

Одним из таких трудов была известная книга адм. Бэкона «Ютландский скандал». Харпер тоже не согласен с официальными заключениями адмиралтейства. Он смело

критикует таких видных руководителей в Ютландском бою, каким был адмирал Битти.

Известно, каким ореолом славы было окружено имя Битти, этого «национального героя», «носителя славных традиций Нельсона».

Слава Битти уже гремела в 1914 и 1915 гг. после боев у Гельголанда и Доггер-Банки. Позднее Битти в глазах общественного мнения Англии, раздраженного бездеятельностью Гранд-Флита, возносится как единственный активный и боевой флотоводец.

И вот, свыше десяти лет спустя появляется новая оценка этой центральной фигуры Ютландского боя, обоснованная новыми фактами.

Книга Харпера, освещая теневые стороны английского морского командования, тем самым характеризует внутренний разлад в руководящих кругах британского империализма, осуществляющих его морскую политику.

Только смена руководящей верхушки допустила возможность отрицательной критики даже тех фактов и лиц, которые до этого были вне каких бы то ни было сомнений.

Книга Харпера вышла в свет после того, как Битти покинул пост первого морского лорда. До этого труд Харпера, понятно, не пошел дальше стен адмиралтейства.

Нас интересует больше фактический материал, преподносимый в книге Харпера по Ютландскому бою, чем борьба и карьеризм английских адмиралов.

Харпер хорошо систематизирует исторический материал. Все основное и главное оттенено, мелкие несущественные детали устранены.

Наиболее интересные данные относятся к вопросам боевого управления. Организованность в этом важнейшем деле во флотах обоих противников была явна слаба.

Оба командующих почти в течение всего боя пребывают в состоянии достаточного незнания оперативной обстановки. Получаемые донесения были или неверные,

или запоздалые, многие донесения не доходили вовсе, система опознавания оказалась негодной.

Харпер не без основания обрушивается на Битти за его поступки в отношении своего командующего Джеллико и своего младшего флагмана Томаса.

Можно согласиться с Харпером, что тактическое преимущество немецких линейных крейсеров в первой фазе боя (главным образом условия видимости) не имело бы того значения, если бы Томасу была правильно поставлена задача.

Опоздание Томаса Харпер целиком относит к вине Битти, к его «фатальной» ошибке.

Нападки на Битти достаточно обоснованы и за последующие его поступки: недонесение Джеллико о гибели двух линейных крейсеров, неверные сигналы и т. п.

Но, восхваляя Джеллико, Харпер забывает, что командующий не может не отвечать за ошибки своих подчиненных флагманов и командиров. В конечном счете, Джеллико являлся командующим, он обучал и воспитывал свой личный состав.

Освещение немецких действий в Ютландском бою Харпер дает недостаточно.

Харпер хорошо излагает ночные действия англичан, из них можно вынести много поучительного, несмотря на то, что оба флота уклонялись от ночной встречи и атаки миноносцев. К существенным результатам они, однако, не привели. Ночь оказалась хорошим обеспечением для прикрытия даже таких крупных соединений, какие участвовали в Ютландском бою.

В Ютландском бою Джеллико мог проиграть войну, Шеер рисковал только поражением. Большая тактическая ловкость, проявленная Шеером в ночном маневре, могла на утро привести к встрече у Хорнс Риф (Horns Reef), куда он направлял дирижабли для разведки. Радио было перехвачено адмиралтейством, но Джеллико получил его с запозданием.

Труд Харпера наиболее полно охватывает только общетактическую сторону боя и вопросы управления. Но это как раз то, что было слабым местом в Ютландском бою.

Полезно знать его отрицательные примеры, которые поданы достаточно критически.

I. УСЛОВИЯ ПОГОДЫ

Для лиц, изучающих Ютландский бой, чрезвычайно важно постоянно помнить об изменяющихся условиях видимости в различные моменты боя. Погода имела большое влияние на его исход: можно даже утверждать, что если бы во время боя было ясно, то тактика обоих противников могла бы быть совершенно иной, чем она была в действительности. Ясная погода была бы невыгодной для того флота, который желал уклониться от боя, т. е. она была бы благоприятна для нас.

В самом начале боя линейных крейсеров видимость была сравнительно хорошей, но в 16.15 она значительно ухудшилась в восточном направлении, что благоприятствовало противнику. К 17.00 условия стали еще хуже. По словам Битти: «Силуэты наших кораблей выделялись на ясном горизонте в западном направлении, тогда как противник был большей частью скрыт от нас туманом, появляясь только иногда, в моменты прояснений».

К тому времени, когда вступил в бой линейный флот, эти условия еще ухудшились; небо было затянуто, дул слабый ветер, но море было спокойно. Все это вместе создавало очень плохую видимость, еще более ухудшавшуюся от дыма кораблей, опознавать которые было чрезвычайно трудно.

По выдержкам из опубликованных отчетов флагманов и командиров кораблей можно видеть, что после 18.00 определить более или менее точно дальность видимости было совершенно невозможно. Она непрерывно изменялась по всем направлениям. После 18.00 средняя дальность видимости ни разу не превысила 60 каб.[1], но в общем она была все время еще меньше. В отдельных

[1] Кабельтов=185 *м.*

случаях в некоторых направлениях можно было на короткое время различить предметы на расстоянии 80 каб., но зато в других направлениях они были видимы только на 10—15 каб. Следует также отметить, что после 18.00 за все время не было ни разу такого момента, когда хотя бы с одного из наших линейных кораблей можно было видеть одновременно более трех или четырех кораблей противника.

До настоящего момента на эти факты не было обращено достаточного внимания. За все время боя Джеллико не был осведомлен ни о силе, ни о составе германского флота, определить же это самому по тем кораблям, которые иногда случайно мелькали перед ним в тумане, он, конечно, не мог.

Утром 1 июня Джеллико сигналами запросил о местонахождении «Indefatigable» и других кораблей. Этот факт может служить явным доказательством того, что наши потери предыдущего дня ему фактически не были известны.

Необходимо еще раз особо отметить, что каждый желающий заняться исследованием вопросов тактики в Ютландском бою или же, в частности, предполагает изучить или просмотреть схему расположения кораблей, должен непрерывно помнить о существовавших тогда условиях видимости и принимать это во внимание.

Если бы, изучая схему, мы провели окружность радиусом в 5—6 миль, принимая за центр «Iron Duke», то мы приблизительно получили бы то положение, какое представлялось в то время Джеллико. При этом необходимо еще помнить, что большая часть пространства, находящаяся внутри этого круга, была также скрыта от него дымом различных кораблей. Однако, судить о принятой тогда тактике исключительно по дальности видимости с «Iron Duke», было бы, конечно, неправильно. Такой метод означал бы полное игнорирование остальных кораблей, которые, занимая другое положение в общем строю, иначе представляли себе всю картину, хотя условия видимости были для них одинаково плохи. Таким образом, те схемы, в которых заштрихованные части показывают дальность видимости Джеллико, дают столь же неверное представление об общей картине боя, как и простые схемы. В действительности же мы сможем правильно и точно судить об общем положении только в том случае, если будем

всегда твердо помнить, что нашим адмиралам, руководившим боем, общая картина представлялась на плоскости, как на тактическом планшете, а не с птичьего полета, с аэростата.

II. ВЛИЯНИЕ МИННО-ТОРПЕДНОГО ОРУЖИЯ И ПОДВОДНЫХ ЛОДОК НА ТАКТИКУ В ЮТЛАНДСКОМ БОЮ

Мы видим, как в течение тех ста лет, которые протекли от дней Трафальгарского боя до Ютландского, под влиянием применения пара и дальнобойной артиллерии изменился весь характер войны на море и как введение минно-торпедного оружия и подводных лодок повлияло глубоко и на морскую тактику.

Если заранее тщательно не изучить общий характер и различные способы подводных атак и меры возможного противодействия им, то понять ход Ютландского боя или, тем более, составить себе о нем правильное представление совершенно невозможно.

Использование подводного оружия может быть разделено на:

1) торпедные атаки линейных кораблей;
2) торпедные атаки легких надводных сил:
а) днем,
б) ночью;
3) торпедные атаки подводных лодок;
4) мины, сбрасываемые отходящими кораблями на пути преследующего их противника;
5) минные поля.

Рассмотрим теперь каждый из этих пунктов отдельно и посмотрим, какое влияние эти способы использования подводного оружия оказывают на движение флота противника.

Использование торпед на больших кораблях

Линейные корабли и линейные крейсеры обеих сторон имели такую мощную артиллерию и днем представляли собою такую заметную цель, что торпедная «дуэль», естественно, являлась бы для обоих чрезвычайно невыгодной. С другой стороны, если суммировать торпедное вооружение линейных кораблей, то оно представляет собою настолько мощную силу, что пренебрегать им не

следует. Несколько удачных попаданий в подводную часть могут значительно убавить скорость хода одного или двух линейных кораблей, даже если бы утопить их не удалось, как это и случилось с «Marlborough», для которого полученное им повреждение не являлось вначале большой помехой.

«Ковыляющие» корабли представляют собою серьезное препятствие для главнокомандующего. Ему приходится тогда или сократить скорость всего флота, приравниваясь к их скорости хода, что может поставить его в чрезвычайно невыгодные тактические условия, или отделить несколько кораблей для защиты отстающих, или же, наконец, бросить их на произвол судьбы.

Все эти возможности привели к тому, что в Ютландском бою обе стороны всячески избегали оказаться на расстоянии торпедного выстрела противника и старались держаться вне этого предела, что в результате было выгодно для английского флота, обладавшего более мощной артиллерией.

Торпедные атаки легких надводных сил

а) Днем:

Эскадренные миноносцы и, в меньшей степени, легкие крейсеры могут оказывать значительно влияние на тактику линейного флота, если, пользуясь своей быстроходностью, им удастся занять удобную позицию для торпедной атаки. Дневная атака может быть произведена в носовых курсовых углах на сравнительно большой дистанции, так как в этом случае цель идет навстречу и торпедам приходится проходить меньшее расстояние. Легкие надводные силы могут быстро сблизиться и, кроме того, не представляют собой заметной мишени, вследствие чего попадание в них прежде, чем они успеют выпустить свои торпеды, является для артиллерии линейных кораблей достаточно трудным.

Таким образом, читателю-неспециалисту должно быть понятным, что флотилия эскадренных миноносцев может произвести атаку на расстоянии 100 каб. и скрыться затем задолго до того момента, когда торпеда дойдет до своей цели.

Для отражения этих дневных атак существуют три способа: первый состоит в том, что линейный флот своей артиллерией удерживает силы противника на

достаточно большом расстоянии от себя; второй — наши собственные флотилии и легкие крейсеры должны отразить атаку противника прежде, чем будут выпущены им торпеды, и, наконец, третий — в изменении первоначального курса каждого отдельного корабля в общей боевой линии, благодаря чему торпеды или не достигнут цели, или же пройдут в свободные интервалы между кораблями.

Несомненно, наиболее выгодным является вообще не допустить противника произвести атаку, но это не всегда удается, если противник твердо намеревается атаковать, в особенности, в туманную погоду. В том случае, если торпеды уже выпущены, для атакуемых кораблей было бы, конечно, нелепо оставаться на своем курсе и представлять собою, так сказать, неподвижную цель; но следует ли им повернуть навстречу или в сторону от атакующего противника, является вопросом чисто тактическим. Здесь же достаточно будет указать, что в тех условиях, которые создались при массовых германских торпедных атаках, имевших целью прикрыть отступление Флота Открытого моря, принцип расхождения кораблей был принят и неуклонно проводился адмиралами обеих сторон. Джеллико также прибегнул один раз к этому маневру.

б) Ночью:

Условия плохой видимости увеличивают шансы на успех для надводных кораблей с торпедным вооружением, так как внезапность имеет в этом случае большое значение. Но, вместе с тем, чем меньше дальность видимости, тем труднее обнаружить свою цель, занять удобную позицию для производства атаки и опознать свои корабли от противника. Кроме того, ночью условия внезапности существуют одинаково для обеих сторон. Для линейного корабля, находящегося в полной боевой готовности, уничтожить эскадренный миноносец на расстоянии прямого выстрела будет вопросом нескольких секунд. Затем, промежуток времени между моментом выстрела торпеды и ее попаданием ночью настолько мал, что всякая возможность маневрирования кораблей для уклонения от торпеды совершенно исключается для обеих сторон.

Когда в день Ютландского боя наступила темнота, ни один из флотов не хотел рисковать встречей с противником, хотя обоим было известно, что они находятся недалеко друг от друга.

На первый взгляд казалось бы, что ночью были созданы идеальные условия для использования торпедного вооружения. В действительности же оба главнокомандующих не хотели подвергать риску свои флотилии, когда все надежды на удачу могли возлагаться исключительно на темноту и на «авось». Поэтому они держали флотилии вместе с линейными кораблями; как известно, английские минные флотилии шли позади флота.

Всегда возможен такой случай, что флотилия расходует большое количество ценного для нее топлива, ничего вместе с тем не достигнув; кроме того, между отдельными своими кораблями не исключена возможность «печальных недоразумений», в результате чего днем, в наиболее важный момент, когда для возобновления боя эскадренные миноносцы будут крайне необходимы, они легко могут оказаться рассеянными на большом пространстве и небоеспособными в нужный момент.

Торпедные атаки подводных лодок

Подводная лодка обладает гораздо меньшей скоростью хода и меньшим горизонтом видимости, по сравнению с эскадренным миноносцем, но зато она гораздо менее заметна и может скрыться мгновенно после выстрела торпедой. Поэтому подводными силами гораздо труднее занять благоприятную позицию для производства атаки, в особенности при совместных действиях с надводным флотом, когда надводные корабли идут полным ходом. Для лодки более выгодно будет выжидать удобного случая, когда корабль идет ей навстречу. Вследствие своей ограниченной дальности видимости подводная лодка не может производить атаку с больших дистанций и, кроме того, принимая во внимание невозможность для подводных сил действовать в массе подобно эскадренным миноносцам, вероятность попадания для них значительно уменьшается.

С другой стороны, чрезвычайная трудность обнаружения перископа, что во времена Ютландского боя являлось единственным способом обнаружения и самой подводной лодки, делала последнюю источником непрерывных тревог для надводных кораблей, в особенности с такой большой осадкой, как линейные корабли и линейные крейсеры. Тогда еще не было установлено на опыте, что группа кораблей, идущих вместе с большой ско-

ростью, представляет собой очень трудную цель для подводной лодки, которая в этом случае должна больше заботиться о своей собственной безопасности, чем думать о проведении планомерной атаки.

Меры предосторожности, принятые нашим флотом против возможной атаки подводных лодок, заключались в образовании противолодочной завесы эскадренных миноносцев, производящих разведку впереди линейных кораблей и линейных крейсеров. Это, несомненно, связывало свободу действий некоторых английских флотилий, ограничивая их только данными обязанностями, тогда как в ином случае они могли бы играть роль более наступательного характера. Но мы должны принять здесь во внимание, что в то время как немцы могли считать, что английский флот отошел слишком далеко и шел слишком большими ходами, чтобы подводные лодки могли его сопровождать, нашему командному составу приходилось непрерывно считаться с тем, что наш флот встречается с противником не только в пределах вод последнего, но и в районе действия его подводных лодок, оперирующих из своих баз.

Весьма легко рассуждать после боя и теперь говорить о том, что подводных лодок в то время поблизости не было и вообще не могло быть. Нужно помнить, что перед боем у нас имелись все основания предполагать, что противник использует свои подводные лодки, и это предположение подтверждалось непрерывно поступавшими во время боя донесениями адмиралу Джеллико с определенным сообщением о замеченных подводных лодках противника. [1]

Способом защиты корабля от подводной атаки может служить зигзагирование с расчетом не дать подводной лодке возможности занять удобную позицию для производства торпедной атаки. Но этот маневр требует крайней осторожности. Другой более обыкновенный и при-

---

[1] 31 мая между 15.35 и 22.00 от наших кораблей поступило 30 донесений о замеченных ими подводных лодках. Согласно данным донесений, две лодки были обнаружены в надводном состоянии, две другие при всплытии, а еще две были, по предположениям, протаранены, хотя фактически этого никто в то время не видал.

Что касается остальных лодок, то, по некоторым данным, был замечен перископ, который, по другим сведениям, был несомненно, фальшивый. Битти около 16.00 сообщает в своем донесении: „В то время можно было подумать, что мы проходим через завесу подводных лодок противника“.

том безопасный способ состоит в том, что корабль идет прямо на подводную лодку и заставляет ее погрузиться в целях собственной безопасности.

Но фактически, как ни были сбивчивы все эти ошибочные донесения о подводных лодках, они мало повлияли на ход событий в Ютландском бою, за исключением того, что, как уже указывалось выше, некоторым нашим флотилиям эскадренных миноносцев приходилось нести обязанности чисто оборонительного характера.

Мины, сбрасываемые при отходе флота

Возможность подорваться на минах, сбрасываемых отходящим флотом противника, была всесторонне рассмотрена перед Ютландским боем английским командованием как плавающего состава, так и адмиралтейства.

Эта опасность, в особенности для головных кораблей, считалась настолько серьезной, что непосредственное преследование противника запрещалось.

Введение подводного оружия создало, таким образом, совершенно новый фактор, под влиянием которого исчезали многие из тех преимуществ, которые в прежнее время были на стороне сильнейшего флота.

«Только располагая временем и превосходя противника в скорости хода, можно рассчитывать на известные результаты, а это значит, что если встреча флотов не произойдет очень рано утром, то довести бой до конца будет чрезвычайно трудно», — писал Джеллико перед Ютландским боем.

Однако, именно «время» и «свет» являлись тем, чего Джеллико был лишен; что же касается скорости хода, то его линейный флот, как писал он перед Ютландским боем, имел преимущество перед противником всего лишь на два узла.

Здесь опять очень легко утверждать, что в действительности противник не сбрасывал тогда мин, чтобы прикрыть свое отступление. Но в то время нам было известно только то, что крупные боевые корабли противника имели приспособления для постановки мин и что они тренировались в этом с момента объявления войны.

Минные поля

Германские минные поля, чрезвычайно обширные, были прекрасно известны английскому командованию. Для входа и выхода Флота Открытого моря было точно

установлено несколько вытраленных фарватеров, что, как мы увидим впоследствии, оказало в свое время значительное влияние на стратегию Джеллико. Кроме того, эти фарватеры являлись препятствием для нашего линейного флота, лишив его возможности преследовать противника до немецкого побережья в утро, последовавшее за Ютландским боем.

Закончив краткое исследование этих двух существенных факторов — погоды и угрозы подводного оружия, дающих нам основу для правильного суждения, мы можем теперь перейти к изучению как общего хода боя, так и тех ролей, которые сыграли в нем главные действующие лица.

III. ДВИЖЕНИЯ КОРАБЛЕЙ В ПЕРИОД РАЗВЕРТЫВАНИЯ

«Как это случилось, что Ютландский бой состоялся?» — вот вопрос, который можно часто услышать.

Для того, чтобы иметь возможность правильно судить о самом бое, необходимо получить сперва некоторое представление о мотивах, на которых основывались движения неприятельского флота перед боем.

Почти никогда не бывает так, чтобы в войне на море обе стороны желали бы боя. Флоты противников никогда не выходят оба в открытое море в боевом порядке с обоюдным желанием завязать бой. Иногда бывает, что одна из сторон поставила себе какую-нибудь определенную цель, достигнуть которую она хочет при помощи своего флота, но избегая боя в открытом море, последствием которого может быть значительное ослабление или даже уничтожение самого флота. В таком случае другая сторона прилагает обыкновенно все усилия к тому, чтобы заставить противника принять бой, что является лучшим способом помешать ему достигнуть намеченной цели.

Во время мировой войны весь Гранд-Флит искал случая вступить в бой с Флотом Открытого моря, однако, в течение почти двух лет ему пришлось проявить много терпения и нести службу, оставаясь на «выжидательном положении», не теряя напрасно ни времени, ни своей боеспособности. Линейный флот делал тогда походы в Северном море, а, находясь в базе, вел боевую подготовку, проводя практические стрельбы.

Вести непрерывную боевую подготовку флота, чтобы сохранить на должной высоте всю его боеспособность в тот момент, когда и офицеры и команда только и думают о том, как бы «дорваться» до противника, является делом нелегким. Адмирал Джеллико в качестве главнокомандующего был лично ответственен за состояние и боеспособность флота, который своими высокими боевыми качествами был обязан только ему и никому другому, не только вследствие занимаемого им высокого положения и природным способностям, но также и потому, что он пользовался любовью и доверием всех своих многочисленных подчиненных.

В то время как Гранд-Флит периодически делал выходы, германский линейный флот бездействовал, пребывая в укрытых базах. Неприятельские линейные крейсеры совершали набеги на наши берега, и наши линейные крейсеры неоднократно завязывали с ними бой, но без определенных результатов.

Если бы наши корабли, полагаясь на свою мощность, атаковали корабли противника в его укрепленных базах или принудили бы их выйти в открытое море, то в результате они потерпели бы только поражение, принимая во внимание имевшиеся там минные поля, подводные лодки и береговую артиллерию.

Совершенно безрассудно было бы основывать все свои расчеты на таких невыполнимых мечтаниях, так как это почти неизбежно повлекло бы за собою потерю значительной части нашего флота, от которого зависело общее дело союзников и будущность Британской империи.

Считаясь с тем, что германский флот вообще не хотел доводить дело до генерального сражения и что он находился или в базе, или же плавал в ограниченных пределах Гельголандского залива и южной Балтики, заставить его тем или иным способом принять бой не было, казалось, никакой возможности.

Адмирал Шеер лично уже высказывался против политики сознательного бездействия Флота Открытого моря. Хотя он стоял за подводную войну против торговых судов, но вместе с тем считал, что для германского морского командования нет никаких оснований ограничиваться исключительно данной системой ведения войны при наличии такого мощного флота в полной боевой готовности.

План Шеера

Шеер принял командование Флотом Открытого моря в начале 1916 г., т. е. тогда, когда наша блокада германских портов сжималась все более и более и постепенно становилась все ощутимее для противника. Шеер совершенно ясно сознавал, что для Флота Открытого моря совершенно необходимо произвести несколько показательных выходов, чтобы оправдать этим свое существование. Случай для этого представился очень скоро. Настроение нейтральных стран было чрезвычайно возбуждено произведенной атакой на «Sussex», вследствие чего пришлось значительную часть подводных лодок временно отозвать с торговых путей. Таким образом, этими подводными лодками можно было теперь воспользоваться для других целей и это давало возможность заняться составлением плана наступательных действий.

Шеер не имел никакого желания встретиться с нашим Гранд-Флитом в полном его составе, поэтому он решил найти такой способ, который дал бы ему возможность противопоставить все имеющиеся в его распоряжении силы только части нашего флота, значительно ослабив нас таким путем.

Его план состоял в следующем: значительная часть подводных лодок, которыми он располагал, должна была стать против Pentland Firth, Moray Firth и Firth of Forth, т. е. трех наших главных баз Гранд-Флита; кроме того, еще несколько подводных лодок должны были занять позиции против Humber. Далее он предполагал послать свои линейные крейсеры для бомбардировки Sunderland. Если бы, как это надо было ожидать, находившиеся в Rosyth наши морские силы вышли, чтобы в свою очередь атаковать наступающего противника, тогда подводные лодки, стоявшие против Firth of Forth, смогли бы, как он надеялся, расправиться с несколькими из этих кораблей. Затем, в случае удачи, предполагалось отвлечь остальные наши силы к Флоту Открытого моря, находившемуся в восточном направлении, и заставить их принять бой. В это время подводные лодки, стоявшие против других наших баз, имели бы возможность не только предупредить его о выходе наших главных сил из баз, но еще и самим произвести атаку.

Шееру было, несомненно, прекрасно известно о том, что Джеллико неоднократно совершал со своим флотом

выходы в Северное море, заходя иногда глубоко на юг. Не имея никакого желания встретиться с главными силами англичан, он заботился также о создании соответствующей воздушной разведки при помощи дирижаблей. Удача этой разведки неизбежно зависела от условий благоприятной погоды.

На случай, если бы погода оказалась для дирижаблей неблагоприятной, Шеер составил другой план действий. Линейные крейсеры, под командованием Фон-Хиппера, должны были тогда итти к Skagerrak и, показавшись у норвежских берегов, отвлечь тем самым часть наших сил в этом направлении.

В это время Шеер со своим линейным флотом должен был итти для поддержки к берегам Дании. Таким образом, наши силы должны были пройти над выжидающими их подводными лодками и оказаться, кроме того, в весьма невыгодном положении, если бы вышла только часть нашего флота или если бы эскадры были разделены. Шеер рассчитывал на то, что если он будет держаться в восточной части Северного моря, то его передовые силы успеют предупредить его в случае неожиданного выхода всего нашего флота.

Итак, подводные лодки стали на назначенные им места против наших баз, но погода оказалась неблагоприятной для дирижаблей, и, наконец, наступил момент, когда было необходимо отозвать подводные лодки. Шееру приходилось или отказаться от своего Сендерлэндского плана, или же рисковать встречей с Джеллико и всем его флотом. Поэтому он принял другой план действий.

Гранд-Флит идет

Однако нашему адмиралтейству, располагавшему прекрасной системой разведки, были известны не только движения подводных лодок противника, но и то, что германский флот проявляет необыкновенную деятельность. 30 мая Джеллико из адмиралтейства было послано соответствующее сообщение с предупреждением, что германский флот подготовляет какую-то операцию и что английский флот должен быть на всякий случай в полной готовности.

Гранд-Флит был в то время распределен между тремя нашими главными базами (северными) следующим образом:

В Scapa Flow,[1] на Оркнейских островах, под командованием главнокомандующего адмирала сэра Джона Джеллико находились:

1-я и 4-я эскадры линейных кораблей;

3-я эскадра линейных крейсеров;

2-я эксадра крейсеров;

4-я эскадра легких крейсеров и

4-я флотилия, часть 11-й и 12-й флотилий эскадренных миноносцев.

В Invergordon[2] под командованием вице-адмирала сэра Мартина Джеррам находились:

2-я эскадра линейных кораблей;

1-я эскадра крейсеров и часть 11-й флотилии эскадренных миноносцев.

В Rosyth[3] под командованием вице-адмирала сэра Давида Битти находились:

5-я эскадра линейных кораблей;

1-я и 2-я эскадры линейных крейсеров;

1-я, 2-я и 3-я эскадры легких крейсеров;

части 1-й, 9-й, 10-й и 13-й флотилий эскадренных миноносцев.

30 мая в 17.40 адмиралтейством было отправлено второе сообщение с дополнительными сведениями и приказанием Джеллико стянуть свой флот к востоку от Long Forties.[4]

Кроме того, Джеллико был уведомлен о том, что в Северном море находится, повидимому, 8 подводных лодок противника.

Получив эти сведения, Джеллико разослал своим кораблям, не находившимся в Scapa Flow, следующие приказы:

Вице-адмиралу Джеррам, командующему 2-й эскадрой линейных кораблей в Invergordon:

«Выходите, как только будете в готовности. Следуйте φ 58°15′ Nord, λ 2°00′ Ost. Идите на соединение со мною завтра, 31-го, в 14.00 φ 57°45′ Nord, λ 4°15′ Ost. Известно, что в Северном море находится несколько подводных лодок (1930)».[5]

---

[1] Подробности см. в приложении 1.

[2] Подробности см. в приложении 1.

[3] Подробности см. в приложении 1.

[4] „Long Forties" находится приблизительно в 110 милях от берегов Aberdeenshire.

[5] Цифры, стоящие в конце текста, означают время отправления депеши, т. е. другими словами, данное четырехзначное число пред-

Вице-адмиралу Битти, командующему флотом линейных крейсеров в Rosyth:

«Флоту линейных крейсеров, 5-й эскадре линейных кораблей, включая также эскадренные миноносцы Гарвича, надлежит следовать на позицию φ 56°40′ Nord, λ 5° Ost. Желателен экономичный расход топлива эскадренными миноносцами. Рассчитываю, что будете в точке рандеву завтра, в пятницу 31 мая, в 14.00. Если не задержит туман, буду к 14.00 φ около 57°45′ N, λ 4°15′ Ost. Крейсеры 3-й эскадры линейных крейсеров, «Chester» и «Canterbury» выйдут со мною. Могу выслать их к месту Вашего рандеву. Если к 14.00 не получите новых инструкций, подойдите для установления визуальной связи. От пункта φ 57°45′ N, λ 4°15′ Ost я буду держать курс на Хорнс Риф. (1937)».

Упоминаемые в этом приказе эскадренные миноносцы Гарвича (в количестве 8) входили в состав 9-й и 10-й флотилий и временно находились в Rosyth.

Расстояние между пунктами, в которые назначено было притти к 14.00 линейному флоту и флоту линейных крейсеров, равнялось 69 милям. В связи с этим Джеллико в своем донесении говорит:

«Находящиеся далеко впереди под командованием сэра Давида Битти боевые силы не внушали мне опасений, так как они обеспечивались четырьмя линейными кораблями 5-й эскадры и, кроме того, они обладали более мощной артиллерией, чем 1-я разведывательная группа германского флота (линейные крейсеры типа «Зейдлиц». — *Пер.*). Затем, даже в том случае, если бы они шли со скоростью наиболее тихоходных кораблей,

---

ставляет собою фактическое время составления этой депеши. Таким образом, приказ был дан главнокомандующим в 19.30. Но по времени отправления совершенно невозможно судить о времени получения депеши тем лицом, которому она адресована. Это зависит отчасти от способа передачи радио. Если это шифрованная радиограмма, то скорость ее передачи будет зависеть главным образом от времени, требующегося на ее расшифрование. Отсюда следует, что приказы, переданные посредством условных знаков каким угодно способом, не могут быть приведены в исполнение получившим их лицом ранее чем, по крайней мере, через несколько минут после того, как радио было фактически отправлено. Задержка, происходящая в случае передачи нешифрованного сигнала визуальными средствами, бывает незначительна в сравнении с задержкой, происходящей с шифрованными радиограммами. При сигнализации флагами время отправления не имеет значения, так как момент получения сигнала является моментом подъема сигнального флага.

эти боевые силы могли бы все время держаться вне предела артиллерии превосходящих сил противника».

Возможно, что Джеллико чувствовал бы себя менее спокойно, если бы он знал, что Битти разделит свои

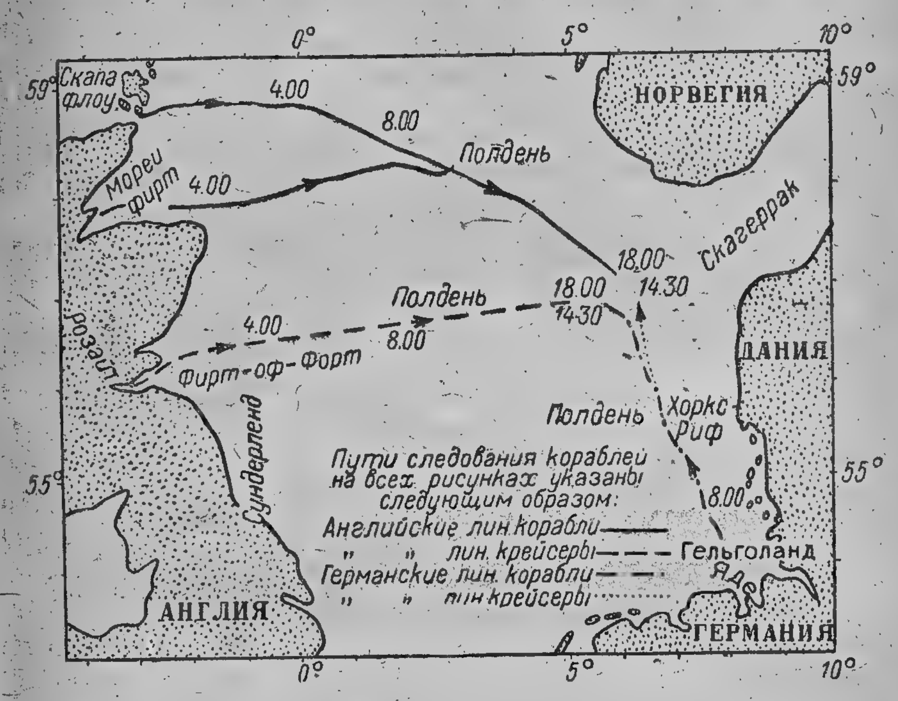


Рис. 1. Путь следования английских и германских кораблей из своих баз

силы и примет бой без поддержки этих четырех мощных кораблей.

Согласно предусмотренному плану, флот отдельными частями вышел из баз 30 мая между 22 и 23 час. (рис. 1).

Линейный флот

30 мая в 22.30 линейный флот, находившийся в Scapa Flow, вышел из базы в сопровождении крейсеров и эскадренных миноносцев и направился к месту рандеву.

От «Trident» (эскадренный миноносец, находившийся у Rosyth) было получено два донесения: одно в 21.20 и другое в 21.45 с донесением о том, что его атаковала подводная лодка, но что корабль при этом не пострадал.

Во время похода линейный флот встречал по пути нейтральные корабли и тральщики, которые осматривались эскадренными миноносцами, выделенными к завесе крейсеров.

Инвенгордонская эскадра также вышла из базы в 22 ч. 15 мин. и направилась к месту соединения с линейным флотом, шедшим из Scapa Flow. Встреча обоих флотов произошла на следующий день в 11 ч. Донесения, передававшиеся по радио, о неприятельских кораблях, и замеченных легкими крейсерами, шедшими впереди эскадры линейных крейсеров, начали поступать на «Iron Duke» около 14.30. Как только было получено первое такое донесение, Джеллико немедленно отдал приказание увеличить скорость хода линейного флота и сопровождавших его кораблей и поднять пары на «полный ход».

Корабли Гранд-Флита стояли в базе с полными запасами топлива, чтобы быть всегда в боевой готовности. Но вместе с тем от них, в особенности от эскадренных миноносцев, требовалось, чтобы они, выходя из базы для какой-либо боевой операции, сокращали расход топлива до минимума, возможного при условии сохранения всех их боевых качеств. Каждая лишняя расходуемая тонна топлива в начале операции, продолжительность которой нельзя было заранее точно предугадать, могла повлечь за собою истощение запаса в самый критический момент, что могло вместо успеха привести к полному провалу всей операции. Находясь в состоянии полной боевой готовности, а в машинных отделениях кораблей всегда все находилось в полной готовности, поднять пары для полного хода можно было в течение очень небольшого промежутка времени.

Когда постепенно стали поступать донесения о начавшемся столкновении линейных крейсеров, шедших в южном направлении, флот стал увеличивать свою скорость, пока, наконец, в 15.13 не довел ее до 19 узлов, а в 15.58 — до 20 узлов, т. е. максимальной эскадренной скорости для флота в полном составе.

31 мая в 15.13 колонны линейных кораблей были на маневренной дистанции друг от друга, находясь в полной готовности для немедленного развертывания в боевую линию. Завесе крейсеров, находившихся несколько впереди, было отдано приказание пройти еще вперед. Однако, броненосные крейсеры 1-й и 2-й эскадр,

скорость хода которых лишь незначительно превышала скорость линейного флота, шедшего в то время на соединение с линейными крейсерами, не имели вследствие этого возможности отойти вперед на желаемую дистанцию. Увеличить же эту дистанцию предполагалось для того, чтобы возможно скорее войти в визуальную связь с линейными крейсерами. Напомним здесь, что Джеллико в посланном Битти приказе давал последнему следующую инструкцию:

«Если к 14.00 не получите новых инструкций, подойдите ко мне для установления визуальной связи».

Это приказание служит особым доказательством и без того всем известного значения, которое имеет организованная визуальная связь между главнокомандующим и его передовыми силами. Как мы увидим дальше, эта связь между ними так и не была установлена до того момента, когда она уже почти потеряла свое значение.

Теперь оставим на время линейные силы, которые идут к месту рандеву в полной готовности для немедленного развертывания в боевую линию.

Эскадра линейных крейсеров

Находившиеся в Rosyth морские силы вышли из базы в 22.30. В 3.55 с легкого крейсера «Galatea» поступило донесение о том, что он был атакован подводной лодкой, после чего в течение всей ночи не произошло ничего представляющего какой-либо интерес.

Попытка Шеера ослабить наши главные силы, произведя подводную атаку в момент их выхода из баз, потерпела неудачу. Ни один линейный корабль не был атакован и ни один из наших кораблей вообще не пострадал. Весьма сомнительно также, чтобы те скудные сведения о движении наших эскадр, которые эти подводные лодки могли дать Шееру, оказали ему какуюлибо ценную услугу. Во всяком случае, в полученных от них сведениях не было никаких указаний на то, что наш флот вышел в полном составе и сосредоточивается на его пути.

В 8.19 на расстоянии около 180 миль от Rosyth с легкого крейсера «Yarmouth», шедшего в нескольких милях впереди линейных крейсеров, поступило донесение о замеченной подводной лодке. Получив эти сведения, Битти немедленно отдал приказание всем своим силам изме-

нить курс на 8 румбов влево[1]. По этому курсу он шел в продолжение 18 минут, несколько раз запрашивая «Yarmouth» о местонахождении замеченной подводной лодки. Но «Yarmouth» видел только один перископ, что же касается других, шедших недалеко кораблей, то ими вообще ничего не было замечено. Во всяком случае, хотя эта подводная лодка непосредственно не причинила никакого вреда нашим кораблям, она тем не менее имела большее влияние на движение нашей эскадры, чем лодки, стоявшие у наших баз, так как задержала линейные крейсеры, шедшие к месту рандеву. Вследствие резкого изменения своего курса эскадре пришлось пройти лишних 6 миль.

Фатальная ошибка Битти

После этого Битти принял решение, которое через несколько часов обошлось нам очень дорого. 31 мая в 10.10 5-й эскадре линейных кораблей было дано приказание занять положение на NW по компасному пеленгу и в 5 милях от своего флагманского корабля «Lion».

Выбор такой позиции для этих мощных кораблей является совершенно непонятным. В боевом плане Джеллико[2] эта эскадра предназначалась «в качестве свободной фланговой эскадры (free wing squadron), которая, не входя в состав главной боевой линии, могла бы быть использована в бою в любой момент или с целью сосредоточения своих сил против части флота противника, или же для самостоятельной атаки, тем самым смягчая жесткость единой линии баталии в форме кильватерного строя главных сил флота. . .»

Возможно также, что Битти хотел предоставить этой эскадре свободу действий, не связывая ее жестко строем своих линейных крейсеров. Однако, даже в том случае, если бы встреча с противником вообще произошла, появление его с NW или с W было маловероятным. Гораздо более вероятным направлением, в котором он мог появиться, надо было считать Ost или S.

О том, что Битти тоже держался такого мнения, свидетельствует рис. 2, на котором дано расположение его передовой завесы легких крейсеров. Нанесенная на этом рисунке дуга находится под прикрытием вышеуказанной

---

[1] См. главу о подводных атаках.

[2] Официальная история войны „Операции английского флота", т. III стр. 315 (Official History of the War — Naval Operations).

завесы и является, следовательно, тем сектором, в котором он считал появление противника наиболее вероятным.

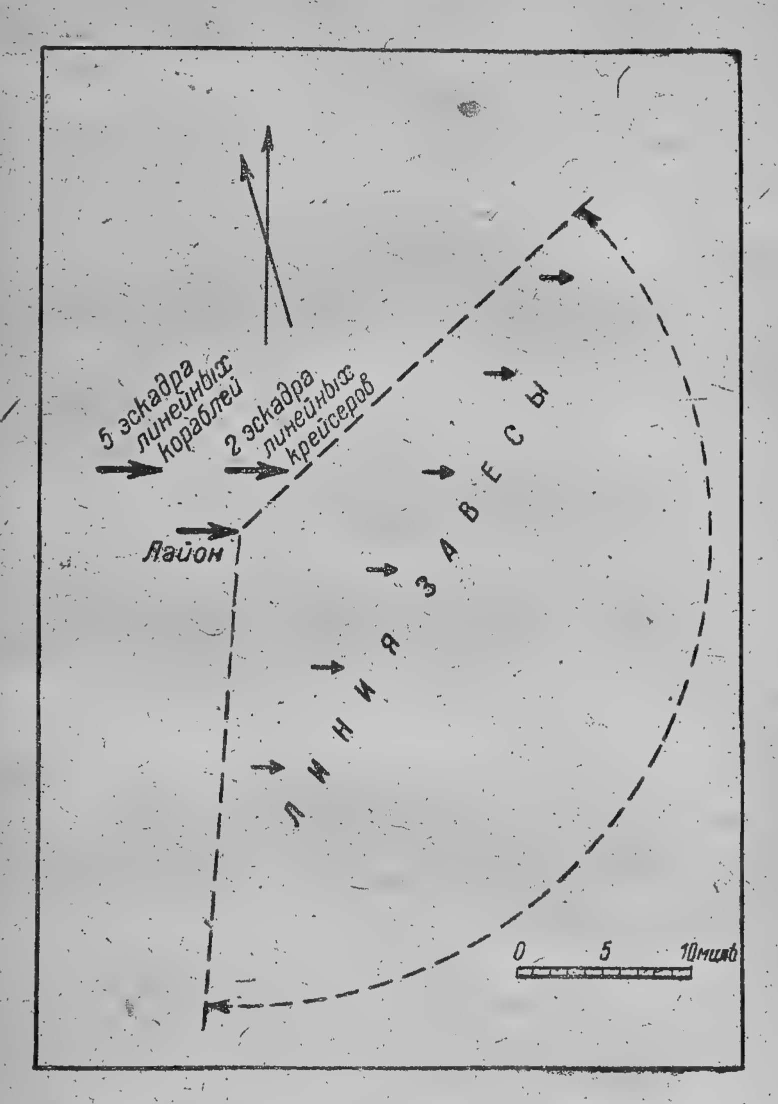


Рис. 2. Положение 5 отряда линейных кораблей английского флота

В том случае, если бы противник был замечен в NO или Ost направлении, задача отрезать его от его базы в SO направлении лежала на самом Битти.

Именно так и поступил Битти, когда показался противник, и в этом получил полное одобрение со стороны Джеллико.

В конце концов создалось такое положение, что, с одной стороны, Битти ожидал появления противника с SO и соответственно этому располагал свои передовые части, а с другой стороны, приказал своим наиболее мощным и более тихоходным кораблям находиться на расстоянии 5 миль в NW направлении, вследствие чего при введении их в бой неизбежно должна была произойти задержка.

Другими словами, Битти сделал элементарную и фатальную ошибку, разделив свои силы таким образом, что вступить в бой он мог только с одной их частью. И это, как мы увидим дальше, привело к катастрофическим результатам.

В 13.30 направление линии завесы крейсеров было изменено на ONO, 5-я же эскадра линейных кораблей находилась NNW в 5 милях от «Lion».

Флот Открытого моря

Флот Открытого моря вышел из залива Яде (Jade) 31 мая между 2.00 и 2.30. Впереди линейного флота шли крейсеры и линейные крейсеры. Линейные крейсеры быстро оторвались от главных сил, чтобы успеть до наступления темноты подойти к норвежским берегам, условившись, что линейный флот присоединится к ним на следующее утро.

Около 14.30 германский линейный флот прошел у Horns Reef, в то время как линейные крейсеры были уже на 50 миль впереди. Часа за два до этого были высланы пять разведывательных дирижаблей, но наш флот ими обнаружен не был, и Шеер не получил от них никаких сведений.

Шеер не имел в то время ни малейшего подозрения о том, что Гранд-Флит вышел в море и идет ему навстречу. Расположение сил Джеллико было, однако, хорошо рассчитано на то, чтобы заставить германский флот вступить в бой с Гранд-Флитом в его полном составе.

IV. БОЙ ЛИНЕЙНЫХ КРЕЙСЕРОВ

Придя на указанное место и не имея никаких сведений о противнике, наш флот линейных крейсеров, согласно полученной от главнокомандующего инструк-

ции, изменила свой курс на N, для соединения с нашим линейным флотом. В 14.15, когда курс был изменен, легкий крейсер «Galatea», находящийся в 17 милях от «Lion», заметил на расстоянии около 10 миль в восточном направлении пароход, который, повидимому, стоял на месте и парил.

Появление этого нейтрального торгового судна, несомненно, ускорило начало последовавшего затем боя. Трудно предугадать, каков был бы исход, если бы это судно не показалось совершенно случайно в поле зрения обоих флотов противников. Во всяком случае, обе стороны не знали бы о присутствии друг друга до тех пор, пока их линейные крейсеры не прошли бы еще значительно дальше к N.

К тому времени неприятельские линейные крейсеры отошли бы еще дальше от поддерживающего их Флота Открытого моря, а наши линейные крейсеры заняли бы более выгодную позицию с точки зрения поддержки их нашим линейным флотом. Таким образом, когда произошла бы встреча флотов, положение было бы гораздо выгоднее для нас. Но так как все эти предположения являются теперь совершенно бесполезными, вернемся к фактам.

Бой начинается

Заметив пароход, «Galatea» направилась к нему полным ходом и скоро заметила вблизи от него мачты и трубы военного корабля. Оказалось, что пароход был задержан двумя германскими эскадренными миноносцами и что на NO находилась 2-я разв. группа легких крейсеров. Немедленно с «Galatea» было передано по радио, что ею замечен противник, и в 14.28 с «Galatea» и «Phaeton» был открыт огонь по обоим эскадренным миноносцам. Через 4 минуты после этого крейсер «Эльбинг» открыл огонь по «Galatea» и «Phaeton» с дистанции в 75 каб. Ввиду того что дальнобойность артиллерии наших легких крейсеров уступала противнику, они изменили курс, стараясь завлечь его в направлении нашего линейного флота; не теряя соприкосновения с противником, они держались все время вне боевой дистанции.

В 14.35 с «Galatea» поступило донесение, что ею замечено большое количество дымов как будто от идущего флота в направлении ONO. Эти корабли были

германскими линейными крейсерами, шедшими полным ходом на W для поддержки легких крейсеров.

В это время линейные крейсеры Битти только что изменили курс на SO, причем флажный сигнал об изменении курса был дан уже при повороте. На флагманском корабле 5-й эскадры линейных кораблей «Barham» этот сигнал не мог быть разобран с того расстояния, на котором он находился от «Lion», однако, последний не повторил ему своего приказания при помощи других имевшихся у него средств.

Таким образом, прошло несколько минут, прежде чем Эван Томас увидел, что линейные крейсеры изменили курс, а так как Бити увеличил вместе с тем и свою скорость до 22 узлов, то 5-я эскадра линейных кораблей очень скоро от них отстала более чем на 10 миль и на некоторое время фактически исчезла из виду.

Ошибка, которую сделал «Lion», не обеспечив получение на «Barham» исполнительного сигнала о перемене курса, еще более отдалила тот момент, когда эти мощные линейные корабли могли вступить в бой для поддержки линейных крейсеров.

Подготовительный сигнал о перемене курса был дан на «Lion» за 5 минут, и если бы одновременно с этим был дан также сигнал 5-й эскадре линейных кораблей «сблизиться», то расстояние между эскадрами до момента исполнительного сигнала быстро бы уменьшилось.

Последнее донесение с «Galatea» ясно говорило о том, что противник не сможет ускользнуть через проход у Horns Reef, не вступив в бой. Поэтому Битти изменил свой курс сперва на Ost, затем к NO для сближения с противником.

В 14.45 авиатранспорту «Engadine», прикомандированному к линейным крейсерам, было дано приказание выслать самолет. Гидросамолет взлетел в 15.08, но, вследствие плохой видимости, не мог нести наблюдения за неприятельскими кораблями. Три раза он передавал свои донесения, но они не были получены на «Lion». После получасового полета гидросамолет вынужден был спуститься вследствие порчи мотора. За исключением этого полета, английские воздушные силы участия в бою не принимали. [1]

---

[1] Авиатранспорт „Campania", прикомандированный к флоту в Scapa Flow, несколько запоздал выйти, вследствие неправильно понятых

В 15.34 корабли, указанные в донесении «Galatea», были опознаны как 5 германских линейных крейсеров, идущих в сопровождении легких крейсеров и эскадренных миноносцев.

Хотя о присутствии линейных крейсеров противника было известно как Джеллико, так и Битти, однако, оба они не имели никаких оснований делать отсюда заключение, что линейный флот противника также находится в открытом море. В телеграммах, посланных адмиралтейством 30 мая, указывалось, что противник подготовляет какую-то операцию и, по всей вероятности, в широком масштабе. Однако, 31-го около полудня, Джеллико получил от адмиралтейства сообщение о том, что флагманский корабль Флота Открытого моря находился, как это было установлено радиопеленгованием, в 11.10 в заливе Яде.[1]

Все радио, посылавшиеся адмиралтейством главнокомандующему, нормально получались также и на «Lion». Поэтому вполне естественно, что и Джеллико и Битти считали, что в предпринятой противником операции линейный флот не принимает активного участия.

Бой развертывается к югу

Как только присутствие наших линейных крейсеров стало известно Хипперу, он немедленно повернул свою 1-ю разв. группу, во-первых, чтобы опереться на свои линейные силы, а во-вторых, чтобы завлечь к ним поближе наши линейные крейсеры (рис. 3).

Джеллико в своем донесении говорит:

«Когда сэр Давид Битти заметил линейные крейсеры противника, он принял правильное и единственное возможное решение завязать с ними бой, стараясь отрезать противника от базы. Могла ли 1-я разведывательная группа Хиппера получить поддержку или нет, но обязанностью Битти было завязать бой и продолжать поддерживать соприкосновение с кораблями противника того

сведений о времени выхода линейного флота. Он не был, таким образом, в состоянии догнать флот и во-время дать самолеты для разведки, поэтому в 4.21 он получил от Джеллико приказание вернуться в базу. Это исключало необходимость откомандирования эскадренных миноносцев для его защиты.

[1] Официальная история войны „Операции английского флота", т. III, стр. 376 (Official History of the War — Naval Operations).

же класса до тех пор, пока он не окажется явно в невыгодном соотношении. В данном случае его превосходство было настолько значительно, что вопроса о том, как поступить, даже не могло возникнуть».

Огонь был открыт с обеих сторон в 15.45 почти одновременно. Первый выстрел был дан с линейного крейсера «Лютцов», флагманского корабля 1-й разведывательной группы. Дистанция в момент открытия огня была в действительности около 80 каб. (14,8 *км* — *Пер.*),

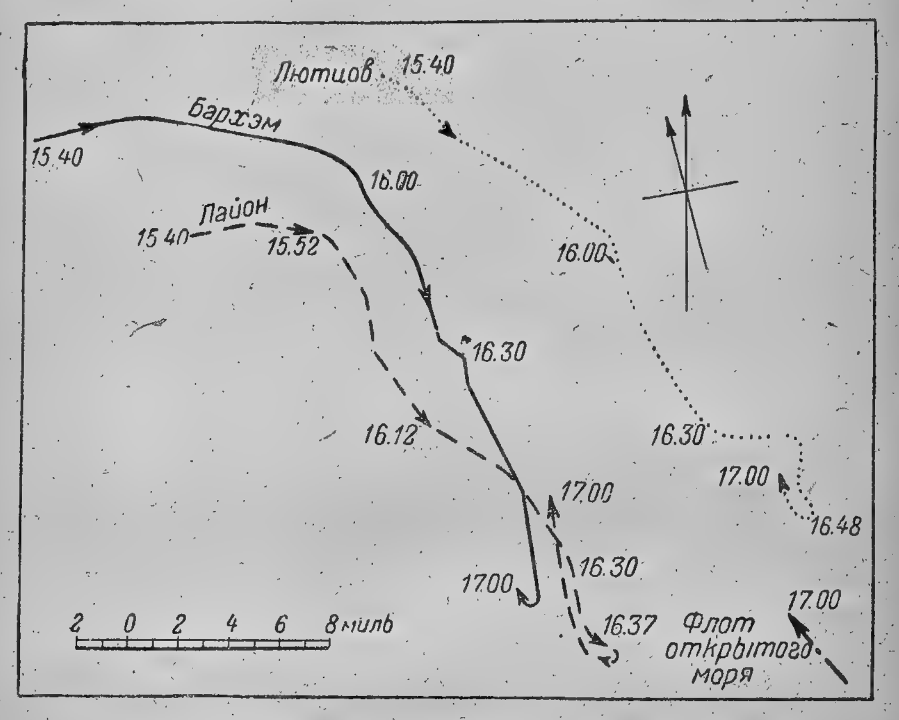


Рис. 3. Бой линейных крейсеров от 15.40 до 17.00

но, вследствие плохой видимости, точно определить ее было невозможно, и наши линейные крейсеры, сделав ошибку в измерении, сочли ее значительно большей, чем она была в действительности. Все это было, несомненно, благоприятно для Хиппера, тем более, что наши линейные крейсеры превосходили его корабли по дальности действия их артиллерии. Так как огонь уже был открыт с дистанции, с которой немецкие орудия становились равными нашим, дальнобойность и мощность артиллерии

наших линейных крейсеров не была использована в полной мере.

Между линейными крейсерами бой развивался, причем превосходство Битти выражалось, как 6 : 5; но этот первый период боя оказался определенно в пользу противника. Около 16.00 «Lion» получил серьезное повреждение: в башню «Q» (третью башню. — *Пер.*) попал снаряд и вывел ее из строя.

В 16.02, когда дистанция дошла до 73 каб., в линейный крейсер «Indefatigable» попало одновременно три снаряда с германского линейного крейсера «Фон дер Танн». Последовал взрыв, и корабль вышел из строя, погрузившись кормой. После повторного попадания он перевернулся и затонул.

Через 6 минут, в 16.08, 5-я эскадра линейных кораблей получила возможность открыть огонь с дистанции в 100 каб. Хотя на этой дистанции огонь 15-дюймовой артиллерии не мог быть настолько действительным, как это было бы при меньшей дистанции, на которой шел бой линейных крейсеров, однако, результаты его сказались сразу.

Битти в своем донесении пишет: «Огонь противника начал теперь, повидимому, ослабевать».

Следующей жертвой был линейный крейсер «Queen Mary». В 16.26 в этот корабль лег залп, почти мгновенно произошел страшный взрыв, и густое облако дыма поднялось высоко на воздух.

Линейный крейсер «Tiger» следовал в кильватере непосредственно за «Queen Mary», и когда он через 30 секунд после взрыва проходил через это дымовое облако, его палуба была вся засыпана обломками, он не нашел никаких признаков «Queen Mary» [1]. 17 человек из ее экипажа были затем подобраны эскадренными миноносцами.

Вследствие неправильного распределения огня нашими линейными крейсерами, германский линейный крейсер

---

[1] „Я видел, как залп лег на „Queen Mary" в районе башни „Q" (это было первое замеченное мною попадание в „Queen Mary"). Почти мгновенно произошел страшный взрыв, и поднялось густое облако дыма. Обойти его не было возможности, так как „Tiger" шел непосредственно за „Queen Mary" (дистанция 2 каб.). Когда „Tiger" проходил через это облако, на его палубу падала масса обломков, но никаких признаков „Queen Mary" не было видно. Он затонул, повидимому, мгновенно". — Выдержка из донесения командира „Tiger".

«Дерффлингер» в течение некоторого времени не обстреливался вовсе. Таким образом, ему представилась возможность провести своего рода практическую стрельбу, пользуясь в виде цели нашими линейными крейсерами. Это был чрезвычайно удобный случай для нанесения максимального урона нашим кораблям без всякого противодействия с их стороны.

Это печальное упущение, несомненно, повлияло до некоторой степени на понесенные нами потери, но главной причиной была все же несогласованность действий 5-й эскадры линейных кораблей и линейных крейсеров. Если бы эта эскадра сблизилась или, еще лучше, занимала бы такое положение, где вероятность встречи с противником была наибольшей, а не наименьшей, то в этом случае противник подвергся бы подавляющему огню и имел бы гораздо меньшую возможность причинить нам такие тяжелые потери. 5-я эскадра линейных кораблей была настолько мощной, что, когда она открыла огонь даже с максимальной дистанции, огонь противника «стал, повидимому, ослабевать».

В это время минные флотилии также не бездействовали. Около 16.25 двенадцать наших эскадренных миноносцев произвели атаку; почти одновременно вышли в атаку и эскадренные миноносцы противника, но были оттеснены обратно, прежде чем они успели произвести атаку. При отходе они выпустили, однако, двенадцать торпед, которых 5-й эскадре линейных кораблей удалось избежать, сделав на несколько минут поворот на 22°. Линейные крейсеры противника также вынуждены были повернуть, чтобы уклониться от торпед наших эскадренных миноносцев, но одна торпеда все же попала при этом в германский линейный крейсер «Зейдлитц», который, тем не менее, остался в строю.

Во время этих атак противник потерял эскадренные миноносцы «V-27» и «V-29», мы же потеряли эскадренные миноносцы «Nomad» и «Nestor», которые, получив сперва серьезные повреждения, попали вслед затем под обстрел линейного флота противника и затонули.

Замечен германский линейный флот

В 16.38 с легкого крейсера «Southampton» поступило донесение, что им замечен линейный флот противника; почти одновременно его увидели также и с «Lion».

То, что линейный флот противника находится в море и готов оказать поддержку линейным крейсерам, явилось неожиданностью для Джеллико и Битти, так как шло вразрез с ранее полученными ими сведениями от адмиралтейства. Если линейный флот противника находился в 11.10 в заливе Яде, то как мог он оказаться в 16.30 на расстоянии около 180 миль от Яде? — Сведения, полученные путем радиопеленгования от адмиралтейства, оказались в данном случае явно неверными.

Наши адмиралы, находившиеся в море, совершенно не могли себе представить, как могло случиться, чтобы им была передана неверная информация. Считаясь с фактом, они, естественно, стали относиться уже без особого доверия к сообщениям, получаемым радиопеленгованием непосредственно от самого адмиралтейства.

Заметив линейный флот противника, Битти поднял общий флажный сигнал повернуть последовательно на 16 R. Результат недавно произведенной торпедной атаки, заставившей отвернуть линейные крейсеры противника, стал теперь вполне ощутим, так как поворот на 16 R был выполнен нашими кораблями без единого повреждения от огня противника. Но эта флажная сигнализация опять не была видна для 5-й эскадры линейных кораблей, находившейся на расстоянии нескольких миль позади. Поэтому эта эскадра, все еще продолжавшая итти по своему прежнему курсу в южном направлении, быстро приблизилась к нашим крейсерам, шедшим теперь на N.

Сигнал о повороте был повторен, и как только «Lion» прошел своим северным курсом мимо, 5-я эскадра линейных кораблей развернулась за кормой линейных крейсеров. При этом повороте 5-я эскадра линейных кораблей попала под обстрел головных кораблей линейного Флота Открытого моря и несколько снарядов упало в непосредственной близости от наших кораблей. За время поворота в корабли не было ни одного попадания со стороны противника, по окончании же его несколько снарядов попало в «Barham».

Через несколько минут после перемены курса нашими линейными крейсерами германские линейные крейсеры также повернули на север.

Тем временем «Southampton» подошел к голове неприятельской линии на расстоянии около 65—70 каб. с целью получения возможно более точных сведений

о составе и расположении линейного флота противника. Это доказывает, что коммодор Гуденеф (Goodenough) ясно сознавал, что основной обязанностью идущих впереди легких крейсеров является тщательная разведка о линейном флоте противника и соответствующее осведомление главнокомандующего. Мы увидим далее, что во время боя он ни разу не забыл об этой обязанности.

«Бег на север»

Прекратившийся на время огонь снова был открыт на северных курсах (рис. 4). Наши линейные крейсеры потеряли противника из виду, вследствие чего в 17.12 прекратили стрельбу, но 5-я эскадра линейных кораблей, следовавшая за «Lion» на расстоянии двух миль, продолжала вести жаркий бой как с линейными крейсерами, так и с линейными кораблями противника. Два головных линейных корабля «Barham» и «Valiant» стреляли по линейным крейсерам противника с дистанции около 90—100 каб. Два задних корабля «Malaya» и «Warspite» вступили в бой с головными кораблями линейного флота противника.

Превосходство артиллерии 5-й эскадры линейных кораблей начало теперь сказываться. Германские источники совершенно ясно свидетельствуют о том, что до этого момента корабли противника очень мало страдали от артиллерийского огня английских линейных крейсеров, за исключением огня «Queen Mary». За тот короткий промежуток времени, который предшествовал ее печальной гибели, этот корабль достиг, повидимому, большего числа попаданий, чем другие линейные крейсеры. Однако, несмотря на то, что в «Barham», «Valiant» и «Malaya» попало несколько снарядов, они в свою очередь достигли попаданий в германские линейные корабли и линейные крейсеры. В 17.40 наши линейные крейсеры опять открыли огонь, продолжавшийся несколько минут, но вследствие все ухудшавшейся видимости огонь носил характер только перестрелки на дистанции около 85 каб.

В то время как развертывались эти события, 3-я эскадра линейных крейсеров, вышедшая из Scapa Flow вместе с линейным флотом, получила в 16.05 приказание от Джеллико итти вместе с легкими крейсерами «Chester» и «Canterbury» на поддержку Битти. Согласно этому приказанию, эта эскадра легла на новый курс, чтобы

итти на соединение с «Lion», но вследствие неопределенности местонахождения наших линейных крейсеров «Invincible» направил отряд слишком далеко к востоку.

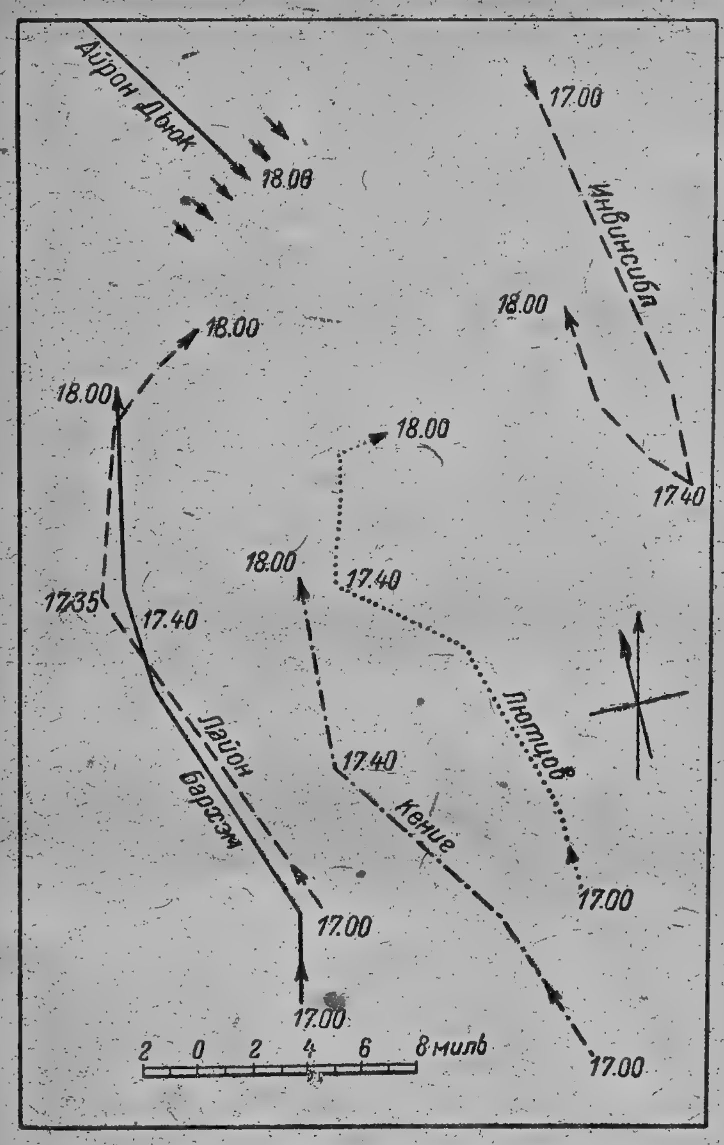


Рис. 4. Бой линейных крейсеров с 17.00 до 18.00

В 17.36 «Chester» заметил несколько легких крейсеров противника из 2-й разведывательной группы, и обе

стороны открыли огонь. «Chester», находившийся в течение 19 минут под обстрелом превосходящих его сил, получил серьезные повреждения, но был затем спасен адмиралом Хууд, который ввел свою 3-ю эскадру линейных крейсеров между «Chester» и противником.

Около 17.50 «Lion» заметил завесу крейсеров,[1] идущих впереди нашего линейного флота, а через несколько минут увидел и головные корабли Гранд-Флита. Надо думать, что это была, вероятно, очень приятная картина для нашей сильно потрепанной эскадры.

Неприятный результат

Так закончился бой эскадр линейных крейсеров и, как выразился Джеллико в своем донесении, «результат его был весьма неприятный». Рассмотрим теперь первый период этого боя, между моментом, когда был открыт огонь, и тем, когда были замечены линейные силы противника.

Мы видим, что со стороны англичан Битти имел под своим командованием 4 линейных корабля и 6 линейных крейсеров против 5 линейных крейсеров Хиппера. Что касается числа легких крейсеров и эскадренных миноносцев, то перевес был также на стороне Битти. Несмотря на такое значительное превосходство наших сил, мы потеряли два линейных крейсера, погибших от артиллерийского огня противника, в то время как противник не понес никаких потерь. Кроме того, наши корабли получили гораздо больше повреждений, чем корабли противника. Как бы это ни было нам неприятно, однако, приходится неизбежно признать, что за первый период боя английской эскадре, значительно превосходящей противника как по численности, так и по мощности артиллерии, не только не удалось разбить более слабого противника, не делавшего никаких попыток уклоняться от боя, но даже, наоборот, на протяжении 50 минут она сама потерпела частичное поражение.

Этот печальный исход нельзя всецело оправдать недостаточным бронированием наших линейных крейсеров, плохим качеством английских снарядов и неблагоприятным освещением, от которого страдали наши корабли после первой четверти часа боя. Первый указанный нами

---

[1] 1-я эск. Арбутнота.

фактор имел значительное влияние на гибель наших двух кораблей, но меньшие повреждения кораблей противника в сравнении с нашими совершенно от него не зависели.

Для объяснения последнего явления мы должны искать другие причины, каковыми, несомненно, являлись, во-первых, запоздание ввести в бой 5-ю эскадру линейных кораблей и, во-вторых, неудовлетворительная стрельба наших линейных крейсеров, что было особо отмечено германцами.

Линейные крейсеры и 5-я эскадра линейных кораблей, несмотря на все трудности и потери, доблестно завлекли противника на боевую дистанцию к Гранд-Флиту. Весьма возможно, что личному составу линейных крейсеров в то время казалось, что Джеллико ничего больше не оставалось, как только нанести противнику последний смертельный удар. Но обратить поражение в победу было совсем не так легко, как это казалось. В войне на море решительная победа является редким исключением, как общее же правило обыкновенно бывает неопределенный исход боя. Для решительной победы необходимы время и ясная погода; в данном случае уже одни атмосферные условия являлись бы препятствием для этого и, кроме того, поздний час встречи флотов был, несомненно, в пользу противника, желавшего уклониться от боя.

V. ВСТРЕЧА ФЛОТОВ

Мы оставили английский линейный флот идущим полным ходом к SO с целью возможно скорей оказать поддержку нашим линейным крейсерам и в готовности развернуться в боевую линию, как только он соединится с головными крейсерами.

Для Джеллико было в высшей степени важно знать возможно точнее положение линейного флота противника по отношению к своему флоту. Также не менее важно было для него получать периодические сведения о курсе противника. При наличии этих данных он мог бы с известной степенью вероятности предугадать направление, в котором покажется противник.

Построить линейный флот в боевую линию или, другими словами, произвести боевое развертывание, не имея достаточно верных сведений о положении противника, было бы равносильно отрицанию разумной тактики. Раннее развертывание при недостаточной осведомлен-

ности исключает всякую возможность тактического преимущества этого маневра. В то же время раннее развертывание при достаточной осведомленности является вполне целесообразным.

После развертывания, если оно правильно выполнено, линейный флот должен итти в кильватерном строю таким образом, чтобы все орудия главной артиллерии могли быть наведены на противника с таким расчетом, чтобы у них оставался еще значительный свободный угол поворота на случай неизбежных ошибок при исчислении действительного пеленга на противника. Весьма важно также, чтобы развертывание производилось по возможности быстро. Для этой цели существует всеми принятая тактическая аксиома: эскадра, разделенная на колонны, должна иметь пеленги головных кораблей каждой колонны по отношению друг к другу, по возможности, под прямым углом к тому пеленгу, по которому ожидается появление противника. При таком построении флот достигает внешней гибкости, и развертывание может быть произведено в любом направлении без лишней траты времени.

Таким образом, ясно, что развертывание должно быть произведено по возможности во-время, чтобы весь линейный флот был построен в боевую линию незадолго перед тем, как противник окажется фактически на расстоянии действительного огня. В наши дни дальнобойной артиллерии это означает, что маневр должен быть произведен незадолго перед тем, как противник станет видим.

Долгое время считали, что в тактическом отношении достигается преимущество в производстве развертывания за пределами максимальной дальности торпедной стрельбы с неприятельских линейных кораблей. Дистанция действительной дальности торпедной стрельбы немцев достигала около 75 каб. и по торпедному вооружению линейные корабли противника превосходили наши.

Что же касается артиллерийского вооружения, то превосходство было на стороне наших кораблей.

Главнокомандующий не получает сведений

Итак, если Джеллико желал наивыгоднейшим образом использовать превосходство своей артиллерии и не дать противнику воспользоваться преимуществом его

торпедного вооружения, он должен был произвести развертывание своих сил на расстоянии свыше 75 каб. от неприятельского линейного флота. Чтобы иметь возможность это сделать, ему необходимо было быть своевременно и точно осведомленным о месте нахождения и курсе противника. К несчастью, именно этими сведениями главнокомандующий не располагал.

Как известно, корабль, который войдет в видимое соприкосновение с противником, не будучи сам видим для флагманского корабля своего флота, обязан при донесении о месте противника указывать также и свое географическое место (широту и долготу); точность, с которой главнокомандующий может затем определить соответствующий пеленг и дистанцию противника от него, будет зависеть от точности данных географического места как своего корабля, так и корабля, пославшего донесение. Нельзя требовать от каждого корабля, чтобы он совершенно точно определял свое географическое место в пасмурную погоду, обычно преобладающую в Северном море, и в особенности при постоянных переменах курса и скорости хода, ввиду возможной встречи с противником. Небольшие ошибки в том или ином направлении обычно взаимоуничтожаются при наличии нескольких донесений. Отсюда проистекает необходимость получения постоянных и надежных сведений.

Первое определенное донесение о присутствии линейного флота противника, которое получил Джеллико, исходило от «Southampton» в 16.38, а именно:

«Заметил линейный флот противника по пеленгу приблизительно SO. Курс противника N. Мое место φ 56° 34′N, 16°20′ Ost (16.38)».

Однако, еще до того на «Iron Duke» поступило несколько донесений о местонахождении неприятельских линейных крейсеров. Но вследствие ошибок отдельных кораблей, возможных при сигнализации или расшифровании и неизбежных при прокладке по счислению, положение противника по отношению к «Iron Duke» являлось, по меньшей мере, гадательным[1]

За промежуток времени между моментом, когда был замечен линейный флот, и моментом, когда между нашим

---

[1] Несколько приведенных ниже примеров могут наглядно доказать необходимость получения непрерывных донесений, если желательно достигнуть заметных средних результатов. В 15.38 „Falmouth“

авангардом и нашим линейным флотом была установлена видимая связь, Джеллико получил четыре донесения от «Southampton», одно донесение от «Champion», причем, несомненно, с неверными данными, и одно донесение от «Lion», отправленное в 16.45.

Это донесение с «Lion» было, к несчастью, искажено при передаче. Первоначальный текст гласил: «обнаружил линейный флот противника по пеленгу SO», но вследствие того, что радиоустановка на «Lion» была снесена снарядом, донесение пришлось передавать через линейный крейсер «Princess Royal», отчего произошла некоторая задержка. Когда же через 20 минут оно дошло до Джеллико, то содержание его было следующее: «От 26 до 30 линейных кораблей, вероятно, противника, видны по пеленгу SSO курс SO».

В течение всего часа, предшествовавшего моменту установления видимой связи, т. е. в тот период времени, когда Джеллико было особенно важно получить точные

донес о своем местонахождении, указывая также, что „Galatea" находится в 2 милях от него на NNO. Но в 15.35 „Galatea" в своем донесении сама определяла свое положение, которое, по ее данным, отстояло от места, указанного „Falmouth", более чем на 8 миль.

„Lion" доносил о своем местонахождении сперва в 15.35, а затем в 15.50. Расстояние между этими двумя указанными им пунктами оказалось $1^1/_2$ мили, тогда как в действительности он прошел за 15 м. 6,2 мили.

По донесениям „Southampton", сообщавшего о своем местонахождении в 16.30 и в 16.38, следовало, что он прошел 8 миль в 8 минут.

В радио, посланном адмиралтейством в 17.00, указывались положение, курс и скорость линейного флота противника в 16.09, а затем в 17.45 сообщались положение, курс и скорость главных сил противника в 16.30. По данным адмиралтейства, место противника получалось на 17 миль западнее, чем по донесениям „Southampton", и на 8 миль западнее, чем по донесениям с „Lion", отправленным в 16.45.

В обоих случаях предполагается, что противник был замечен на расстоянии около 10 миль. Таким образом, в отношении местонахождения противника получилась разница в 9 миль, в зависимости от того, чье донесение считать правильным — от „Lion" или от „Southampton".

В действительности же почти верными были сведения о положении противника, сообщенные адмиралтейством, но из них только одно было получено в срок и могло быть использовано. Но в то время большим доверием пользовались, естественно, те сведения, которые получались от кораблей, фактически имевших контакт с противником, а не от береговых радиопеленгаторных станций, тогда еще только развивавшихся. Возможности взаимных переговоров путем направляемого радиотелеграфирования непосредственно между кораблями тогда еще не существовало.

сведения о противнике, ни от одного корабля авангарда, за исключением «Southampton», им не было получено ни одного донесения. Причиной этому послужила, отчасти, потеря линейными крейсерами связи с линейным флотом противника во время их «бега на север». Но 5-я эскадра линейных кораблей все еще продолжала находиться с ним в соприкосновении. Действительно, из этих кораблей два были заняты артиллерийской дуэлью с германскими головными линейными кораблями, и регулярные донесения, казалось бы, могли поступать от них. Фактически никаких сведений из этого источника не поступало. Только один «Southampton» имел, повидимому, правильное представление о том значении, какое имеет непрерывное осведомление своего командующего.

Не удивительно поэтому, что в этих условиях Джеллико не был уверен, в каком именно направлении появится противник. В своем отчете он пишет:

«При встрече стало очевидным, что счисление флота линейных крейсеров разошлось со счислением на «Iron Duke» на 12 миль к Ost. Вследствие этого противник появился сперва на правом крамболе, вместо того, чтобы быть прямо по носу, и на 20 минут раньше, чем это предполагалось. . .».

В действительности же счисления «Iron Duke» и «Lion» разошлись при их встрече приблизительно на 10 миль. «Iron Duke» оказался на 4 мили больше к SO, чем он предполагал, а «Lion» — около 6 миль западнее.

Однако, Джеллико не мог вывести никаких заключений на основании только одного донесения по радио, полученного от «Lion», после того как линейный флот противника был им замечен. Что же касается донесений от «Southampton», то в 16.38 он указал свое место на 13 миль восточнее, чем это было в действительности, а в 16.45 и в 16.48 — на 6 и 9 миль, соответственно. Если бы эти ошибки были сделаны в прокладке по счислению, то они должны были бы быть почти постоянными. Поэтому надо считать более вероятным, что они были вызваны также другими уже указанными выше причинами.

Джеллико продолжает:

«Ввиду неизвестности местонахождения линейного флота противника, построить головные корабли идущих колонн по какому-нибудь иному пеленгу не представлялось возможным. Вследствие этого развертывание было

произведено при несколько неблагоприятных условиях, так как определить правильное направление для развертывания, когда линейные флоты уже почти вошли в соприкосновение, было чрезвычайно трудно».

Таким образом, мы видим, что хотя флоты противников быстро сближались и, не будучи еще в видимости друг у друга, подходили уже на дистанцию орудийного выстрела, Джеллико, тем не менее, не имеет необходимых ему для производства развертывания сведений. С одной стороны, если бы он произвел развертывание, имея столь скудные сведения, он мог бы дать этим большое преимущество противнику, с другой стороны, продолжая ожидать дополнительных сведений, он мог оказаться в пределах действия артиллерии и торпед противника, прежде чем его флот успел бы развернуться.

Стараясь добиться каких-либо верных сведений о том, где находится противник, Джеллико в 18.01 запросил Битти посредством визуальных сигналов: «Где находится линейный флот противника?» Подождав несколько минут и не получив ответа, он снова повторил сигнал в 18.10 и в 18.14 получил ответ: «Заметил линейный флот противника по пеленгу SSO».

Развертывание Джеллико

Теперь нельзя уже было терять ни одной минуты, а Джеллико все еще не имел определенных сведений о курсе противника. Принимая во внимание необходимость немедленного решения, он приказал развернуться на левую фланговую колонну, головным кораблем которой был «King George V». Сигнал о производстве этого маневра был дан в 18.15, т. е. через 1 минуту после получения сигнала с «Lion» (рис. 5 и 6).

Для сравнения интересно отметить, что в Трафальгарском бою участвовал всего 71 корабль, тогда как в Ютландском их было 260. В Трафальгарском бою главные флоты несколько часов находились в видимости друг у друга, прежде чем, благодаря легкому ветру, им удалось сблизиться со скоростью 2—3 миль в час на дистанцию действительного огня. В Ютландском же бою флоты сближались со скоростью около 40 миль в час.

Метод развертывания Джеллико неоднократно подвергался довольно необоснованной критике. Некоторые

критики характеризовали его как «развертывание в сторону от противника». Многие говорили, что развертывание должно было бы быть произведено на правую фланговую колонну или же на центр, что является довольно сложным маневром, который мог бы быть не

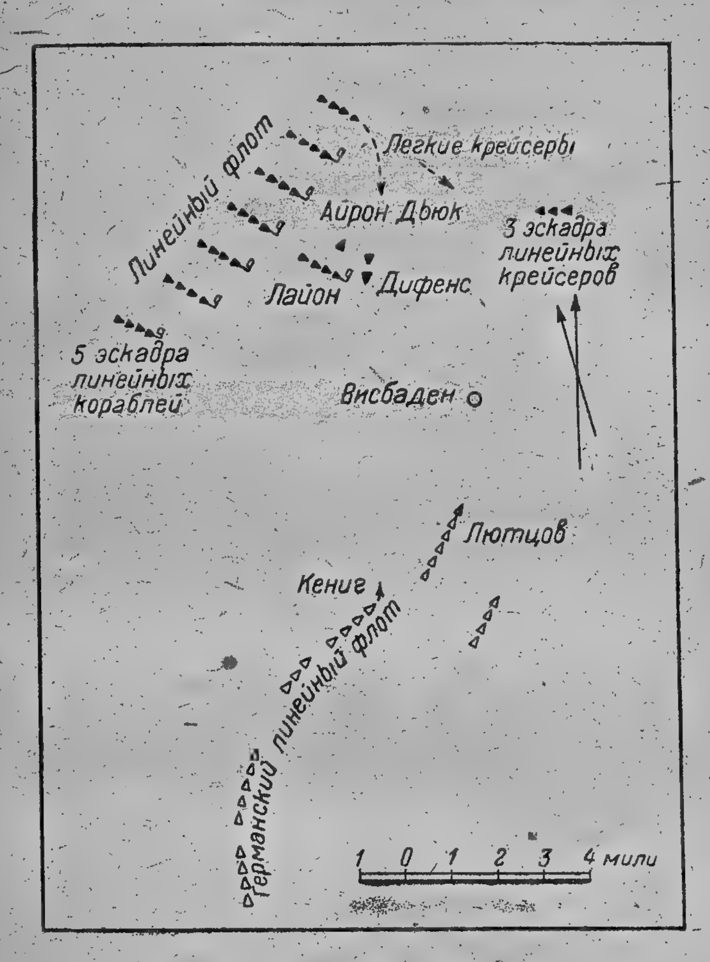


Рис. 5. Положение в 18.14

понят флотом. Однако, какой смысл строить различные предположения об относительных преимуществах других способов развертывания, когда мы должны признать, что маневр, произведенный Джеллико, был вполне понят всем флотом; он дал нашему флоту возможность произвести охват головы флота противника и отрезать его нашими

главными силами от базы. Развертывание, давшее такие результаты, выше критики и нападок. Трудно себе представить, чтобы при каком-либо другом методе развертывания можно было бы достичь лучших результатов.

В то время как линейный флот строился в боевую линию, линейные крейсеры Битти шли полным ходом, чтобы занять свою позицию в голове линейного флота. Их дым явился в это время серьезной помехой для многих линейных кораблей, в особенности, головных,

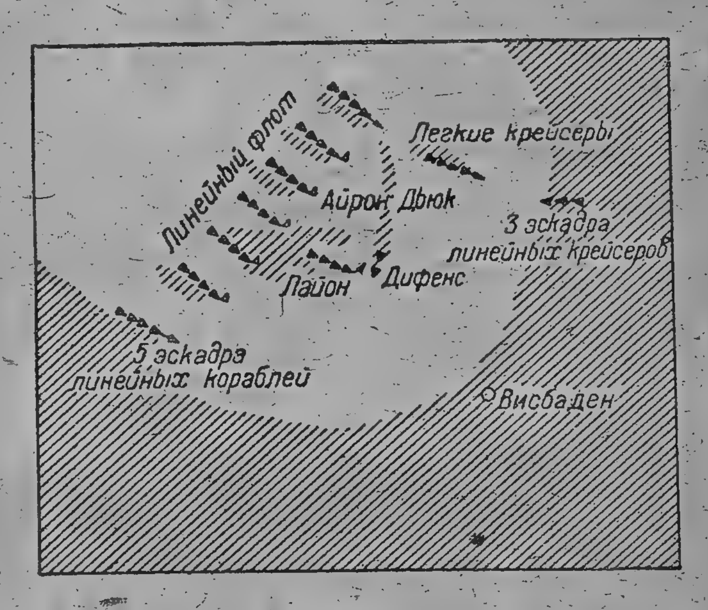


Рис. 6. Положение в 18.14, как оно представлялось с „Iron Duke"

закрыв им видимость. Но несмотря на все неудобства, данное движение было неизбежно, так как ничего другого не оставалось делать.

Весьма сомнительно, чтобы линейный флот противника или какая-либо часть его была действительно замечена нашим линейным флотом в тот момент, когда был дан сигнал о развертывании. В некоторых донесениях командиров кораблей имеются, правда, указания, что будто бы линейные корабли противника были ранее замечены ими, но надо считать более вероятным, что вследствие тумана и дыма свои корабли были приняты за корабли противника или же крейсеры за линейные

корабли. Достоверно известно, что ни Шеер со своим линейным флотом, ни фон-Хиппер со своими линейными крейсерами не видели и не установили в то время местонахождения нашего линейного флота. Действительно, Шеер только в последний момент заподозрил, что наш линейный флот находился где-то поблизости. А затем он составил себе представление, что наш линейный флот идет в кильватерном строю на SO и растянулся далеко на юг, пересекая ему путь. Очевидно, туманная погода ввела его в заблуждение, а замеченный им «Invincible», который вел за собою 3-ю эскадру линейных крейсеров, был им принят за авангард нашего линейного флота. Это привело его к заключению, что наш линейный флот продвинулся гораздо дальше вперед, чем это было в действительности.

VI. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ БОЙ

Бой между линейными флотами начался со спуском сигнала о развертывании, но общей стрельбы еще в то время не было, главным образом, из-за мешавшего тумана и дыма, отчасти же и потому, что противник был скрыт от нас нашими собственными кораблями. Во многих донесениях флагманов и командиров кораблей указывается на то, как трудно было добиться свободных секторов обстрела, и при ближайшем исследовании этих донесений было установлено, что противник во многих случаях оказывался скрытым нашими же кораблями. Но избежать этого было, повидимому, невозможно, так как как раз в то время все наши отдельные и передовые отряды шли на соединение с линейным флотом, а линейные крейсеры проходили между нашими главными силами и противником, чтобы стать в голове строя.

6-я дивизия в арьергарде боевой линии открыла огонь первой. При разворачивании линейного корабля «Hercules» в боевую линию он был захвачен в вилку, но в корабль попаданий не было. Столбы воды при всплесках от этих залпов поднимались на высоту фор-марса. Снаряды падали также у самых бортов линейных кораблей «Vanguard» и «Revenge».

В это время германский легкий крейсер «Висбаден», сильно пострадавший в бою с линейным крейсером «Invincible», застопорил машины и, охваченный огнем, оказался весьма удобной целью для некоторых из наших

линейных кораблей, в поле зрения которых в тот момент не было других объектов. «Висбаден» был обстрелян несколькими нашими кораблями и получил попадания; кроме того, судя по некоторым донесениям, непосредственно у его борта ложились, повидимому, также снаряды противника. Весьма вероятно, что по этому несчастному кораблю стреляли не только англичане, но и свои корабли. Наконец, в него была выпущена торпеда с эскадренного миноносца «Onslow», и крейсер затонул.

Когда наш линейный флот начал развертывание, корабли «Defence» и «Warrior», которые обстреливали легкие крейсеры противника, прошли так близко впереди «Lion», что пришлось даже изменить курс линейных кораблей, чтобы дать им пройти. Эти два броненосных крейсера оказались затем на сравнительно близкой дистанции к линейным кораблям противника. На них был немедленно сосредоточен сильный огонь, и через одну-две минуты «Defence» взорвался и затонул. «Warrior» также получил серьезные повреждения, но оказался еще в состоянии выйти из боя. По всей вероятности, его постигла бы та же учесть, как и «Defence», если бы не линейный корабль «Warspite», у которого заклинился руль, вследствие чего он невольно описал циркуляцию между «Warrior» и противником, приняв, таким образом, на себя значительную часть снарядов, предназначавшихся крейсеру. После этого «Warrior» был взят на буксир авианосцем «Engadine», но по пути затонул, а «Warspite», который не мог больше принимать участия в бою, получил приказание вернуться на базу.

В 18.17 головной корабль 6-й дивизии линейных кораблей «Marlborough», на котором был поднят флаг старшего флагмана адмирала Бернэй, открыл по противнику огонь, а через несколько минут его примеру последовал и «Revenge». Вскоре и головные корабли также смогли вступить в бой. Линейный флот противника шел в это время по курсу NO.

Бой линейных флотов

Положение флотов в 18.26, т. е. через несколько минут после развертывания, показано на рис. 7. На данном рисунке изображен наш линейный флот, идущий в кильватерном строю и поворачивающий на SO. Наши линейные крейсеры выходят в голову боевой линии.

3-я эскадра линейных крейсеров ведет бой с линейными крейсерами противника.

Для того чтобы дать линейным крейсерам Битти пройти и дать возможность линейным кораблям Джел-

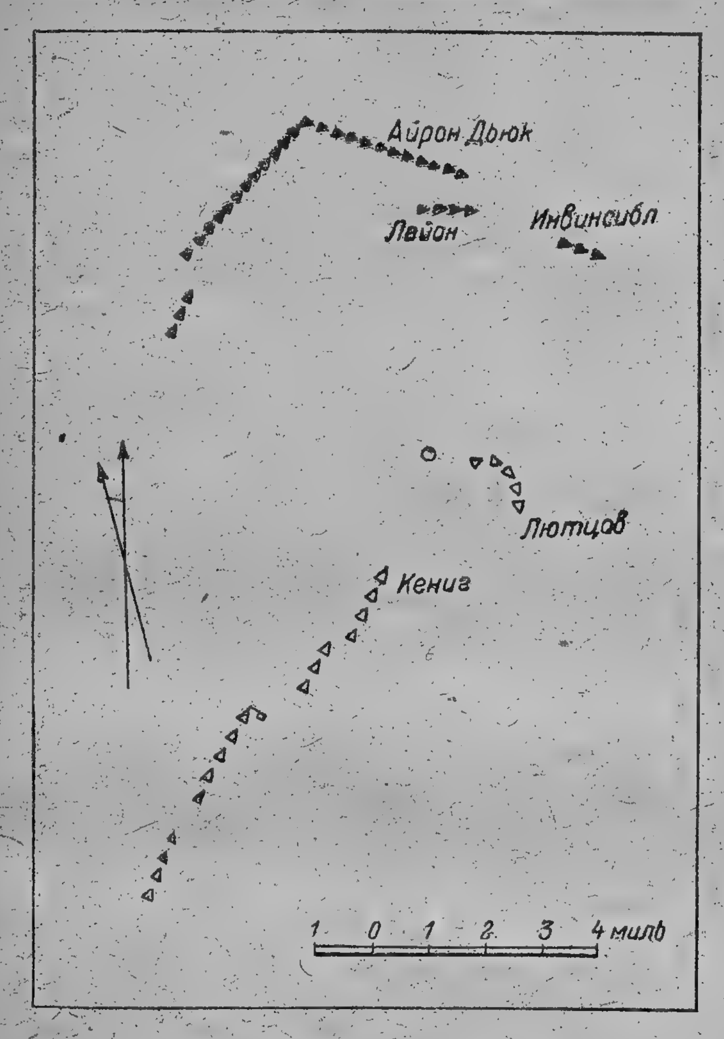


Рис. 7. Положение в 18.26

лико стрелять, необходимо было уменьшить скорость хода линейного флота. После того как линейные крейсеры прошли вперед, Джеллико стал несколько яснее представлять себе картину общего положения, хотя она все еще продолжала оставаться для него не вполне

ясной. Все же он сознавал, что наступил момент, когда ему, по всей вероятности, удастся нанести значительный удар противнику. В 18.29 он поднял сигнал о перемене курса полудивизиям на SSO, чтобы спуститься на противника. Но этот сигнал пришлось затем отменить по двум причинам. Во-первых, в арьергардных дивизиях произошло некоторое замешательство вследствие поспешного уменьшения скорости хода, и задние мателоты не успели еще лечь на новый курс. А во-вторых, линейные крейсеры, стараясь быстро пройти и стать в голове нашего строя, помешали бы головному линейному кораблю «King George V» сблизиться с противником.

Этот проход кораблей Битти перед линией фронта нашего линейного флота, в котором, несомненно, был виноват Битти, до некоторой степени испортил первый, так много обещавший период генерального боя и не дал Джеллико возможности использовать в полной мере преимущество своего положения. В момент развертывания, когда задние эскадры находились ближе всех к противнику, их закрыли собою линейные крейсеры, а затем, когда головная часть нашего строя заняла удобную позицию для производства удара, они же не дали ей возможности это сделать.

К 18.30 все эскадры линейного флота завязали бой, за исключением 1-й, для которой видимость была все еще закрыта.

Шедший впереди строя головной корабль 3-й эскадры линейных крейсеров «Invincible» только что повернул, чтобы стать в голове 1-й эскадры линейных крейсеров, и завязал ожесточенный бой с противником, как в 18.34 был сильно поврежден и затем внезапно взорвался и затонул.[1]

В результате сосредоточенного огня многих наших линейных кораблей, поддержанных также линейными

---

[1] Произведенные в 1919 г. расследования привели к заключению что „Iron Duke" и „Lion" ошиблись в своих прокладках, как это уже указывалось нами выше.

Поэтому решено было точно определить место, где затонул „Invincible", чтобы по обломкам этого корабля можно было затем точно ориентироваться на месте боя. Установление этой точки дало бы раз и навсегда точное географическое место боя, по которому можно было бы довольно правильно определить положение всех остальных кораблей в любой момент боя. После произведенных розысков останки этого корабля были обнаружены, и его место было точно определено.

крейсерами, противник получил за этот период боя значительные повреждения. Больше всего пострадали линейные крейсеры противника. «Лютцов» получил настолько серьезное повреждение, что фон-Хиппер оказался вынужденным перенести флаг. Сперва он предполагал перейти на «Зейдлиц», но ввиду того, что этот корабль был также сильно поврежден, он перешел на «Мольтке».

Противник пострадал, несомненно, больше всего после вступления в бой нашего линейного флота. До этого момента неприятельские корабли получили лишь незначительные повреждения, чем и объясняются до известной степени наши тяжелые потери: гибель «Indefatigable» и «Queen Mary» и серьезные повреждения, полученные «Lion», чуть не повлекшие за собой гибель этого корабля. В первый период боя действительность огня германской артиллерии была весьма велика, но затем понизилась, как только с наших кораблей начались попадания.

В то время серьезно пострадали также и несколько линейных кораблей противника. «Кёниг», шедший головным в строю, пострадал, повидимому, от артиллерийского огня гораздо больше, чем остальные корабли противника.

Первый отход германского флота

Шеер, для которого общее положение все еще оставалось также неясным, оказался теперь охваченным нашим флотом. Английские линейные крейсеры, вышедшие, наконец, в голову линии, находились теперь у него на правом крамболе, а громадная линия наших кораблей в кильватерном строю расположилась на его курсе. Благодаря удачному развертыванию Джеллико, голова противника была охвачена, и положение его было отчаянным. Чтобы как-нибудь выйти из него, Шеер произвел свой знаменитый «поворот все вдруг» для всего флота.

Данный маневр имел целью дать возможность своему более слабому флоту выйти из клещей, в которые он был зажат. Для того чтобы выиграть время и произвести поворот без особого риска, эскадренные миноносцы противника поставили дымовую завесу и произвели торпедную атаку на нашу боевую линию. Весьма

вероятно также, что флотилия эскадренных миноносцев противника сделала попытку подойти к пострадавшему «Висбаден», чтобы спасти его экипаж, но встреченная сильным огнем наших линейных кораблей была вынуждена отступить. По арьергарду нашей боевой линии было выпущено шесть торпед, но ни одна из них не попала в цель, и Джеллико не пришлось изменить свой курс.

Хотя дымовая завеса помешала Джеллико видеть движения противника, однако, ему очень скоро стало ясным, что противник повернул.

В тактике не существует такого маневра, который служил бы прямым ответом на «поворот все вдруг», за исключением непосредственного преследования противника сильнейшим флотом. В данных условиях такое преследование было связано с чересчур большим риском, на какой ни один рассудительный адмирал не мог пойти.

Как уже нами указывалось выше, поворот нашего линейного флота для преследования противника поставил бы нас в чрезвычайно невыгодные тактические условия. Наши корабли были бы тогда открыты для торпедных атак германских линейных кораблей и эскадренных миноносцев, позиция которых оказалась бы в этом случае весьма благоприятной.

Кроме того, приходилось еще считаться с опасностью, грозившей как от пловучих мин, которые могли бы быть сброшены германскими кораблями, так и от возможных подводных лодок. Скорость хода нашего линейного флота лишь немного превосходила скорость хода противника, вследствие чего преследование весьма затянулось бы.

Таким образом, не имея почти никакой надежды настигнуть противника до наступления темноты, наш флот в то же время почти наверное потерял бы преимущество своего положения, находясь между противником и его базой.

В условиях хорошей видимости решение этого вопроса могло бы заключаться в разделении нашего флота и в посылке быстроходных эскадр для ударов по флангам противника, но в то время был уже слишком поздний час, чтобы данный маневр мог быть желателен даже при самой благоприятной обстановке. В туманную же погоду, имея впереди всего только несколько часов

дневного света, такая тактика едва ли могла быть одобрена, в особенности ввиду трудности согласования действий между отдельными отрядами.

Битти не удается восстановить связь с противником

Принимая во внимание, что в тех широких пределах дуги, где находился Джеллико, не было ничего, что могло бы дать ему указание, в каком направлении отступил противник, он принял единственное возможное в то время решение, которое в дальнейшем могло привести к окончательной победе. В 18.44 он повернул главные силы на SO, т. е. на наиболее выгодный курс, для того чтобы, с одной стороны, отрезать противника от его баз, а с другой стороны, сблизиться с ним на сходящихся курсах и заставить принять бой (рис. 8).

Наши линейные крейсеры, главной обязанностью которых была теперь разведка, также изменили свой курс сперва на SO, а затем на SSO. Хотя германские корабли, несмотря на все перемены курса, не появлялись еще в пределах видимости, тем не менее Битти не делал попыток пройти дальше по направлению к ним.

В своем донесении он указывает: «...осторожность не позволяет мне с моими более слабыми силами слишком сближаться». Это донесение не относится к какому-нибудь определенному моменту, вследствие чего может быть сочтено за выражение его общей тенденции.

«Разведывательными силами» Битти являлись теперь шесть линейных крейсеров против четырех противника. Таким образом, в этом отношении перевес был на стороне Битти. Кроме того, у него было еще значительное преимущество в скорости хода, что давало ему возможность восстановить соприкосновение с противником и обеспечить себе отступление к нашему линейному флоту, не подвергая лишнему риску свои корабли.

Вследствие отхода линейного флота противника, артиллерийский огонь между главными силами противников на некоторое время прекратился. Через десять минут после изменения курса на SO, наш линейный флот снова изменил курс правее на S, чтобы еще быстрее приблизиться к предполагаемому местонахождению противника.

В 18.54 в «Marlborough» попала торпеда, выпущенная, по всей вероятности, с поврежденного «Висбадена».

Несмотря на это, «Marlborough» оказался в состоянии продержаться в строю в течение еще нескольких часов, хотя наибольшая скорость его хода значительно уменьшилась. Приблизительно в это же время наш линейный флот прошел мимо обломков «Invincible», причем 3-я и

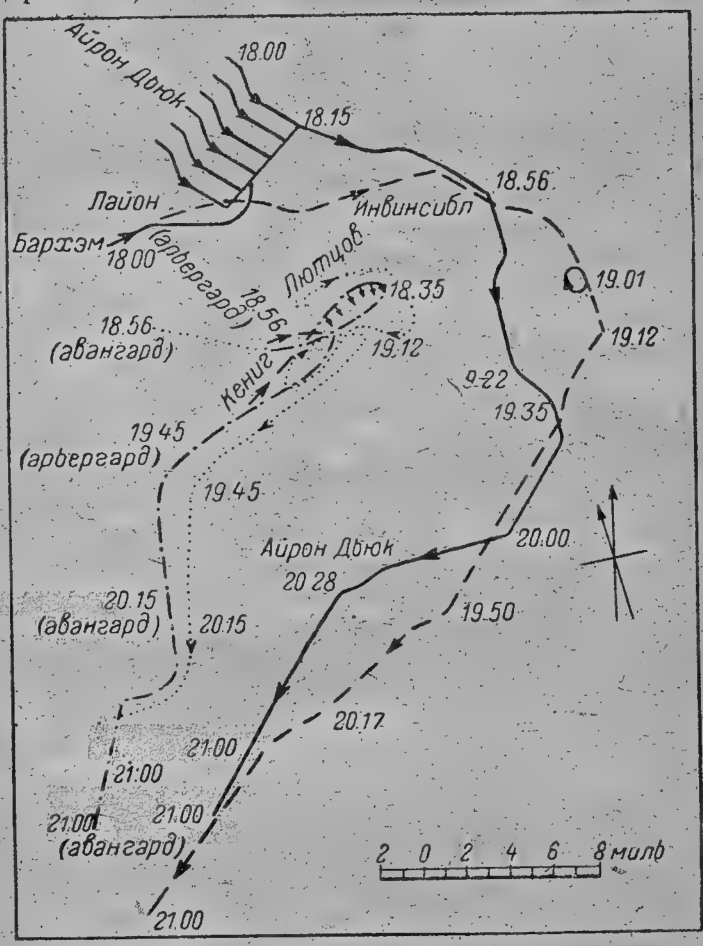


Рис. 8. Бой главных сил от 18.00 до 21.00

4-я эскадры легких крейсеров прошли с двух сторон от него. Затонувший корабль был ясно виден, его нос и корма возвышались над водою, и по ним можно было судить, что при взрыве он разломился на две части. [1]

[1] На следующий день обе части затонули, и на поверхности воды не осталось больше никаких признаков этого корабля.

Шеер нарывается на наш линейный флот

Шеер, так удачно вышедший из опасного положения благодаря своему поспешному отходу, а также своему курсу в течение нескольких минут на W, теперь снова повернул на Ost. Несмотря на все его уверения в противном, нельзя поверить, чтобы он это сделал с целью возобновления боя. По всей вероятности, вследствие тумана и дыма он был введен в заблуждение относительно фактического местонахождения нашего линейного флота около 18.35 и полагал, что последний находился дальше к югу, чем это было в действительности.

Весьма вероятно также, что, по его расчетам, поворот на Ost должен был дать ему возможность пройти за кормой нашего флота и оказаться благодаря этому в более благоприятных условиях не только в отношении своих баз, но и в отношении вечернего освещения в том случае, если бой опять возобновится. Никаких других объяснений для данного тактического приема Шеера, повидимому, быть не может. Такой талантливый командующий и опытный тактик, каким, несомненно, был Шеер, никогда не повел бы сознательно свой флот прямо в центр нашей дуги, образованной нашими главными силами, подвергая этим свои корабли сосредоточенному огню всех наших линейных кораблей, как это фактически и случилось.

В 18.54 Джеллико, не имея от своих разведчиков никаких сведений о противнике, решил, что неприятельские главные силы не могут еще итти по направлению к своим базам, вследствие чего повернул свой флот на S.

Находившийся на «Southampton» коммодор Гуденёф, который еще раньше неоднократно доносил о местонахождении линейного флота противника, снова сделал попытку установить его местонахождение. Около 19.00 он повернул свою эскадру, находившуюся в арьергарде нашей боевой линии, на S, опять обнаружил противника и донес о его местонахождении, попав при этом под сильный обстрел.

Артиллерия главных сил пока бездействовала, так как противник не был виден ни для наших линейных кораблей, ни для наших линейных крейсеров, которые в то время находились милях в шести на левом крамболе «Iron Duke» и отстояли от противника дальше, чем флагманский корабль флота.

Битти, шедший полным ходом, потерял теперь всякое представление о происходящем. Вследствие все ухудшавшейся видимости он не мог видеть, как повернул наш линейный флот в направлении к противнику, но, принимая во внимание, что все сигналы, даваемые с «Iron Duke» о перемене курса, посылались по радиотелеграфу, надо полагать, что линейные крейсеры также должны были их получить.

Битти уменьшил скорость хода до 18 узлов и начал описывать циркуляцию вправо, чтобы сблизиться с линейным флотом. Полная циркуляция была описана «Lion», «Princess Royal», «Tiger» и «New Zealand», следовавшими за ним. Как только поворот был закончен, крейсеры «Inflexible» и «Indomitable», шедшие впереди «Lion», заняли место задних мателотов.[1]

---

[1] Вопросу об этом повороте придавали всегда элемент таинственности, хотя совершенно непонятно, почему линейные крейсеры не должны были описывать циркуляцию в 360°, если это было нужно. В тот момент они в бою не участвовали. Никакой опасности столкновения им не угрожало. Но в то же время сокращение скорости хода было, несомненно, нежелательным, так как была уверенность в наличии в этом районе подводных лодок, о чем и доносил Битти по радио в 18.54, т. е. за одну минуту до начала поворота, сообщая, что им замечена подводная лодка.

Для того чтобы немедленно установить визуальную связь с линейным флотом, необходимо было или сильно сократить скорость хода, или изменить курс. Таким образом, проще всего было бы сделать поворот, а затем, доведя его уже почти на 180° и увидев, что дальнейшей необходимости продолжать итти к северу не имеется, опять по возможности скорее лечь на свой прежний курс. Принимая во внимание, что поворот был сделан уже почти на 180°, достичь этого скорее всего можно было только продолжая описывать циркуляцию до 360°. Если мы хотим иметь точную прокладку курсов кораблей, то данный вопрос не может быть оставлен без внимания, как не имеющий значения. „Lion", описав циркуляцию в 360°, оказался после 11 минут на том же самом месте, где он был в начале маневра, тогда как если бы поворот был сделан иначе, он был бы уже на другом месте.

Если мы возьмем „Ютландский бой" — официальные документы (Comd. 1068), то на рис. 10 увидим прокладку курса „Lion", за подписью самого вице-адмирала, командовавшего эскадрой линейных крейсеров, где этот поворот изображен в виде циркуляции. Также ясно видна эта циркуляция на рис. 31, где дана прокладка курса „New Zealand". В донесении командира „Lion" указано, что „корабль продолжал описывать циркуляцию вправо", а в донесении „New Zealand" читаем: „... начал описывать циркуляцию вправо", „описывая постепенно циркуляцию вправо". В „Официальной истории» сэр Д. Корбетт, имевший в своем распоряжении, помимо данного источника, еще и вахтенные журналы кораблей, определенно указывает, что этот маневр имел место. Всем известно, что данный вопрос неоднократно

Второй отход германского флота

В 19.10 головные части неприятельского флота появились в видимости некоторых наших линейных кораблей. «Marlborough» со своими кораблями немедленно открыл огонь по головным линейным кораблям противника, а 5-я эскадра — по его линейным крейсерам. За этот промежуток времени боевая дистанция была незначительна и доходила иногда даже до 45 каб. Скоро в бою приняли участие почти все наши главные силы, причем боевая дистанция менялась от 55 каб. до 70 каб.; но вследствие плохой видимости организованная стрельба сосредоточенным огнем оказалась невозможной. Неприятельские корабли, в особенности линейные крейсеры, снова получили тяжелые попадания от наших линейных кораблей. Некоторые наши линейные крейсеры опять вступили в бой на несколько минут, но уже на несколько большей дистанции.

Джеллико снова удалось занять чрезвычайно выгодную тактическую позицию и охватить голову противника, и только условия плохой видимости спасли германский флот от полного поражения.

Как только бой возобновился, Шееру сейчас же стало ясно критическое положение его флота: путь на Ost был отрезан. Оставался только один выход, которым он и воспользовался. Он отдал приказание своим минным флотилиям атаковать противника и поставить дымовую завесу, а линейным крейсерам «атаковать противника, таранить, не считаясь с последствиями»; главным же силам было опять приказано произвести «поворот все

вызывал споры среди заинтересованных кругов как вскоре после боя, так и позднее.

Ввиду всех этих неоспоримых доказательств совершенно непонятна причина, заставившая изображать на карте 8а в „Официальных документах" этот маневр в виде поворота вправо, за которым последовал поворот влево. Эта карта, также с подписью адмирала Битти, относится к 17 июля 1916 г. Она имеет, однако, мало ценности как документ, вследствие содержащихся в ней явных ошибок. Указанные там географические места „Lion" расходятся с данными его шифрованных донесений о местонахождении противника, а дистанции стрельбы противника — с артиллерийскими отчетными записями линейных крейсеров. Так, например, географическое место „Lion" в 19.15 указано на расстоянии около 25 каб. справа по носу от „Iron Duke", т. е. ближе к противнику, тогда как в действительности он находился в 40 каб. слева по носу от „Iron Duke", т. е. дальше от противника.

вдруг». Этот маневр был удачно выполнен, и весь флот противника еще раз вышел из боя. Из-за дымовой завесы этот маневр снова остался неясным для Джеллико.

Опасность неприятельских торпед избегнута

В 19.22 было замечено, что 11-я полуфлотилия германских эскадренных миноносцев, а через три минуты вслед за нею и 17-я полуфлотилия выпустили 21 торпеду.

Немедленно после этой атаки эскадренные миноносцы противника повернули и скрылись за дымовой завесой. Через 10 минут последовала новая атака 3-й и 5-й неприятельских флотилий, которая, однако, не удалась вследствие контратаки, произведенной нашей 4-й эскадрой легких крейсеров.

После выпуска торпед Джеллико в 19.22 повернул по установленному правилу свои главные силы полудивизиями на 2 R, а затем через 3 минуты, когда вычисления показали, что этого поворота от уклонения от торпед недостаточно, повернул еще на 2 R. Благодаря этому маневру в наши корабли не было ни одного попадания, хотя несколько торпед и были замечены с линейных кораблей.

Джеллико в своем отчете говорит: «Против торпедных атак противника были приняты меры, заранее предусмотренные нами и изученные во время боевой подготовки».

Торпедная атака не удалась; но дымовая завеса эскадренных миноносцев противника была настолько удачна, что не дала Джеллико возможности проследить за поворотом линейного флота, произведенным Шеером.

Избежав опасности от торпед, Джеллико повернул главные силы по курсу StW на 5 R в направлении к противнику. Не зная местонахождения противника, круто повернуть было бы неосторожно, так как в этом случае Джеллико мог бы потерять свою выгодную позицию между противником и его базами.

В 19.45 наши главные силы опять повернули в направлении к противнику сперва на SW, а затем в 20.00 на W. Пока мы постепенно изменяли курс к W, главные силы противника ушли из предела видимости нашего линейного флота. За этот промежуток времени Джеллико получил разные донесения, смысл которых понять было довольно трудно.

Инцидент с сигналом «следовать за мной»

В 19.40 наши линейные крейсеры, ушедшие вперед, снова потеряли связь со своими главными силами. Фактически же «Lion» находился всего в 5,25 милях от головного линейного корабля, но вследствие плохой видимости не мог быть виден с него.

Однако, Битти в то время было отмечено, что в западном направлении видимость стала проясняться, и в своем радио Джеллико он указывает: «Противник находится от меня на расстоянии 10—11 миль по пеленгу NWtW». Видимость, очевидно, все время сильно менялась.

В 19.45 Битти поднимает сигнал: «Пеленг головного линейного корабля противника NWtW. Курс приближенно SW».

По этому донесению можно предполагать, что видимость в северо-западном направлении была достаточно ясной, если можно было приближенно определить курс корабля на расстоянии около 11 миль.

Однако, так как «Lion» тогда не был виден для наших главных сил, этот визуальный сигнал пришлось передавать через броненосный крейсер «Minotaur». В донесениях других линейных крейсеров не имеется каких-либо указаний на то, чтобы противник находился в то время у нас в видимости, и в донесении командира «Lion» от 19.32 читаем: «Противник все еще не был достаточно видим, чтобы открыть по нему огонь». Это продолжалось до 20.21.

В 19.50 Битти передает по радио главнокомандующему: «Рекомендую головные линейные корабли послать за мной. Мы сможем тогда отрезать весь линейный флот противника».

Этому сигналу было в свое время уделено значительное внимание в прессе, в особенности после опубликования официальных документов. Поэтому не безынтересно будет остановиться на нем несколько более подробно.

Если принять во внимание, что наши главные силы не были видимы для «Lion», то совершенно непонятно, каким образом Битти мог знать, в каком направлении они тогда шли. Он мог бы это легко установить, запросив посредством визуальных сигналов один из промежуточных кораблей, что и было им сделано в 20.15.

Так почему же он не мог этого сделать и в 19.50? Затем столь же непонятным является значение слова

«отрезать». Он говорит здесь о возможности отрезать не часть флота противника от его главных сил, а весь линейный флот в целом. По всей вероятности, здесь идет речь о том, чтобы отрезать противника от его баз. Но место, курс и скорость наших главных сил не могли быть изменены для этой цели. На самом деле, в то время, когда был дан этот сигнал, головные корабли линейного флота шли по одному курсу с «Lion». Они следовали за линейными крейсерами и, находясь на правой раковине «Lion», были даже ближе к противнику, чем сам «Lion». Поэтому изменение курса, чтобы следовать за линейными крейсерами в тот момент, когда был дан сигнал, означало бы большее отклонение английских головных линкоров от курса противника, чем это фактически имело тогда место.

Таким образом, данное донесение явилось совершенно излишним и легко могло ввести главнокомандующего в заблуждение.

Это шифрованное радио, посланное в 19.50, было получено на «Iron Duke» в 19.54. Джеллико, прочитав его через несколько минут после расшифрования, вывел, повидимому, заключение, что линейные крейсеры, которых он не мог видеть, идут по совершенно другому курсу, чем главные силы. Джеллико немедленно сигнализировал головному кораблю «King George V», чтобы он следовал за линейными крейсерами, и это приказание было получено адмиралом Джеррам в 20.07.

Между тем в 20.00 главные силы изменили курс на W еще на 4 R по направлению к противнику. Сигнал об этой перемене курса был дан флагами и по радио и был, таким образом, принят всеми кораблями без задержки. Однако, линейные крейсеры не повернули сразу, а продолжали в течение четверти часа итти курсом SW и только потом легли на курс W по направлению к противнику, сообразуясь с курсом главных сил.

Таким образом, полученное приказание следовать за линейными крейсерами, вероятно, весьма озадачило Джеррама, так как они не были видны с «King George V». Они не могли находиться у него с правого борта, так как в этом направлении был наш линейный флот, а малейшее отклонение влево отдалило бы 1-ю эскадру линейных кораблей от противника. Поэтому Джеррам сделал лучшее, что было возможно: он продолжал итти прежним курсом.

Контакт восстановлен, но противник немедленно отходит

В 20.00 Битти отдал приказание 1-й и 3-й эскадрам легких крейсеров итти на W и до наступления темноты установить местонахождение головных кораблей противника. После боя с несколькими неприятельскими крейсерами 3-я эскадра легких крейсеров установила местонахождение германских линейных крейсеров и в 20.46 сделала об этом соответствующее донесение. Однако, еще до этого донесения наши линейные крейсеры, повернув на W, почти тотчас же заметили, как им показалось, два линейных крейсера и несколько линейных кораблей и в 20.23 открыли по ним огонь. В это время главные силы противника с головным кораблем «Вестфален» шли курсом на S. Впереди них по левому крамболу шли линейные крейсеры, а по правому — 2-я эскадра линейных кораблей типа «Дейчланд».

Как только с наших линейных крейсеров был открыт огонь, линейные крейсеры противника отвернули на W; но 2-я эскадра линейных кораблей устаревшего типа, впервые принявшая участие в бою, продолжала итти старым курсом. Бой продолжался всего несколько минут, после чего эта эскадра также отвернула.

В 20.28 курс наших главных сил был изменен на SW. Противник находился в это время приблизительно к W от «Iron Duke», и наш линейный флот должен был изменить свой курс влево, чтобы не дать противнику выйти в голову и занять, таким образом, более выгодную стратегическую позицию.

К 20.40 противник окончательно скрылся из вида наших линейных крейсеров и больше не появлялся.

Интересно отметить, что в 20.40 в донесениях со всех наших линейных крейсеров и с некоторых кораблей 1-й и 3-й эскадр легких крейсеров указывается, что ими ощущался толчок, как будто от взрыва мины или торпеды. Эти указания настолько определенны, что является несомненным, что в тот момент произошел где-то сильный взрыв.

Нельзя дать никакого удовлетворительного объяснения явлению, вызвавшему столь сильный толчок. Единственный взрыв, который произошел в это время и о котором есть указание в донесении, был виден с легкого крейсера «Calliope». Возможно, что тогда подорвался германский линейный корабль «Маркграф», в кото-

рый попала торпеда, но «Маркграф», как известно, находился в 8 милях от наших линейных крейсеров. Достоверно известно, что подводных лодок поблизости не было.

Джеллико получил донесение о местонахождении противника около 20.40 от легкого крейсера «Comus», а вскоре после этого также от «Falmouth» и от «Southampton».

На основании этих сведений, подтвержденных также донесениями, которые были посланы с «Lion» в 20.40 и получены на «Iron Duke» в 20.59, Джеллико мог составить себе достаточно определенное представление об общем положении, чтобы принять решение относительно наших ночных действий. В это время становилось уже темно. Заход солнца был в 20.07, и ночь безлунная.

План ночных действий

Ночь уже приближалась, но проблема Ютландского боя еще далеко не была решена. Фактически это было еще только начало. После встречи главных сил оставалось всего три часа дневного света, и нужно было быть более чем гениальным, чтобы в такой срок и при существовавших тогда условиях видимости одержать решительную победу над противником, упорно уклонявшимся от боя.

Таким образом, те боевые действия, которые имели место до наступления темноты 31 мая, должны рассматриваться только как предварительные боевые столкновения, по необходимости прерванные из-за позднего часа.

Стоявшая тогда перед Джеллико проблема заключалась в том, чтобы найти наиболее верный способ заставить противника принять бой по возможности раньше на следующее утро.

Поэтому ни одно мероприятие, ни одно действие, имевшие место в эту ночь, не могут считаться фактами второстепенной важности и должны подвергаться тщательному и подробному исследованию, наравне с дневными боями 31 мая.

VII. НОЧЬ

В 21.01 линейный флот Джеллико повернул на S и построился в ночной походный ордер (рис. 9).

В 21.27 флотилиям эскадренных миноносцев был дан приказ занять позицию на расстоянии 5 миль позади

главных сил. Курс линейного флота был сообщен сигналом Битти, и в 21.30 линейные крейсеры, находившиеся

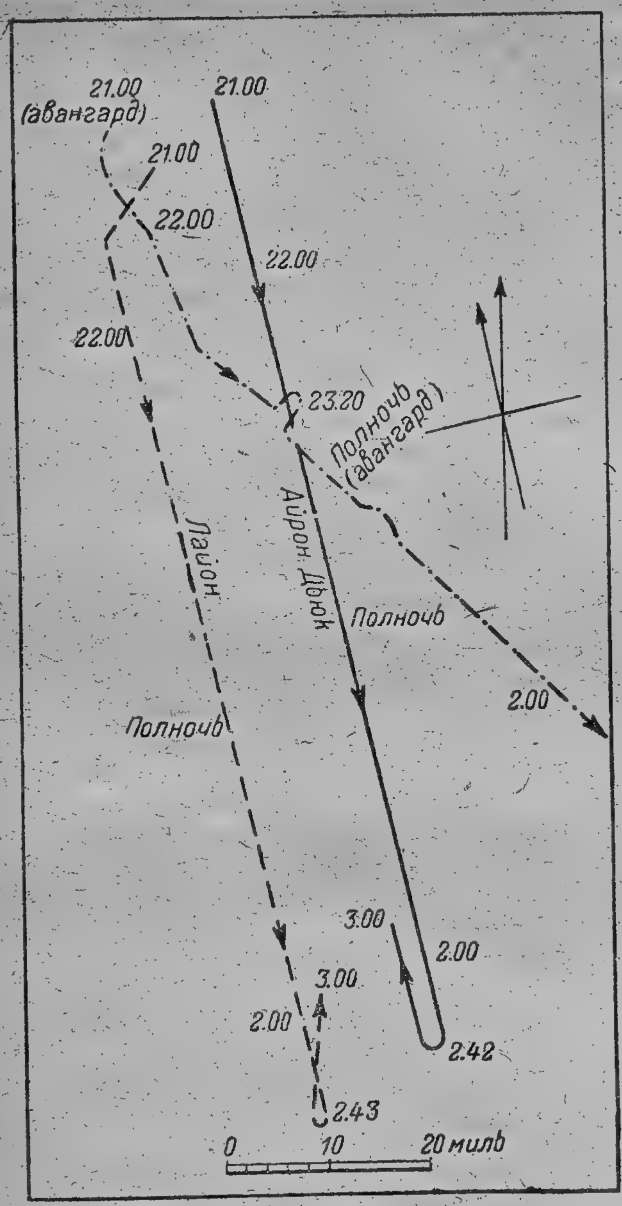


Рис. 9. Движение кораблей ночью

в то время милях в 12 на правом крамболе «Iron Duke», также изменили свой курс на S, «Marlborough», в резуль-

тате полученных им повреждений, не мог больше итти со скоростью 17 узлов вместе с флотом и начал от него постепенно отставать вместе со своей полудивизией.

Джеллико в своем отчете указывает:

«Я сразу оставил мысль о ночном бое между линейными кораблями, боясь тяжелых последствий, которые могли бы произойти, во-первых, вследствие большого количества минных кораблей, а во-вторых, вследствие невозможности отличить свои корабли от кораблей противника.

Кроме того, результат ночного боя в современных условиях зависит в значительной мере от чистого случая... Поэтому я решил держать курс на S, где я смог бы днем возобновить бой и занять более благоприятную позицию, чтобы перехватить противника при его решении вернуться в свою базу, идя на Гельголанд или на Эмс, а оттуда вдоль северо-германского побережья...»

Битти в своем донесении сообщает:

«...Я полагал, что противник находится на NW, а мы находимся между ним и его базой.

...Ввиду наступающей темноты, а также по некоторым другим причинам, как то: а) расстояния, на котором мы находились от главных сил; б) повреждений на линейных крейсерах, в) сосредоточения сил противника; г) большого числа эскадренных миноносцев, сопровождавших противника, и, наконец, д) уверенности, что благодаря занятой нами стратегической позиции мы установим днем, при более благоприятных условиях, местонахождение противника, — я не считал ни своевременным, ни желательным сближаться с главными силами противника в ночное время...»

Стратегия Джеллико

Мы видим, что как Джеллико, так и Битти, были против ночного боя главных сил, и что оба они считали свою позицию стратегически благоприятной для того, чтобы перехватить противника.

В своих расчетах им приходилось принимать во внимание существование трех путей: северного на Horns Reef, южного — вдоль Фрисландского побережья и среднего, подходящего к Гельголанду с W.

Битти расположил свои линейные крейсеры далеко впереди, чтобы противник не мог обойти линейный флот

с южного фланга, как это должно было бы случиться, если бы он избрал один из южных путей.

Находившиеся в арьергарде флотилии эскадренных миноносцев представляли собою не только защиту главных сил в случае их атаки легкими силами с тыла, но являлись также угрозой для неприятельского линейного флота, если бы он попытался пройти за кормой нашего флота.

Сосредоточивая их таким образом сзади, Джеллико сводил до минимума возможность «печальных недоразумений» между нашими собственными линейными кораблями. Кроме того, они занимали, таким образом, удобную позицию для присоединения к флоту при повороте днем на N.

Но все три пути не могли, конечно, охраняться достаточно надежно. При данном распределении наших сил охрана двух южных путей была до некоторой степени, несомненно, обеспечена, но даже при том условии, что эскадренные миноносцы находились позади, три подводные лодки вышли 30 мая из Harwich вечером и уже 1 июня до рассвета находились на своей позиции около прохода Horns Reef[1] и «Abdiel» был предусмотрительно послан для постановки мин в этом проходе, все же оставалась еще возможность, что противник пройдет в тылу необнаруженным, и нашим главным силам не удастся вынудить его днем принять бой. Как бы ни была мала такая вероятность, но тем не менее она все же существовала.[2]

Вероятность поворота противника с наступлением темноты на N в направлении к Скагерраку, повидимому,

---

[1] Эти три подводные лодки, посланные к проходу Horns Reef, не могли, как затем оказалось, служить угрозой для Флота Открытого моря, на случай его возвращения этим путем. Им было приказано занять данную позицию еще до того, как стало известным, что будет предпринята эта операция. Полученная ими инструкция заключалась в том, чтобы лечь на дно и оставаться там до 2 июня. О происшедшей затем внезапной перемене в общем положении им ничего не было сообщено до их выхода из Harwich 30 мая в 19.00, хотя никаких оснований для этого, повидимому, не имелось. Таким образом они выполнили полученные ими первоначальные приказания и спокойно выжидали под водою назначенного им момента, упуская при этом благоприятный случай нанести серьезные повреждения отступающему противнику.

[2] Возможность того, что противник зайдет в тыл флота, будет замечен, но никому об этом не будет сообщено, конечно, никому не могла притти в голову.

совершенно не была принята во внимание, причем сам Шеер также нигде не указывает на этот вариант.

Выбор данного пути мог оказаться только в том случае, если бы этот маневр остался незамеченным нашими кораблями до момента, когда преследование оказалось бы уже бесцельным.

Шеер проскальзывает домой

Главные силы противника, которые в 20.00 изменили свой курс на S, в 20.30 повернули на W. В это время их атаковала 4-я эскадра легких крейсеров, после чего в 20.50 они снова повернули на юг, на свой первоначальный курс.

Этим курсом они шли до 21.40, за исключением двух моментов, когда, заметив наши корабли, они отвертывали на несколько минут к W.

После 21.30 главные силы германского флота шли в таком порядке: 1-я эскадра, флагманский линейный корабль, 3-я эскадра, 2-я эскадра, с кораблем «Вестфален» в голове.[1] Перед этим головной шла 2-я эскадра.

Около 21.05 легкими крейсерами «Royalist» и «Caroline», а также «Castor» и несколькими миноносцами 11-й флотилии были замечены корабли, принятые ими за линейные крейсеры противника. Однако возникли некоторые сомнения. Вице-адмирал Джеррам, командовавший 2-й эскадрой линейных кораблей, доносит:

«. . . около 21.00 я оставил торпедную атаку, которую приказал произвести «Caroline», так как я был уверен в том, что корабли, находившиеся у нас на правом траверзе, были нашими линейными крейсерами.

. . . вскоре после того я приказал «Caroline» произвести атаку в том случае, если, имея возможность лучше видеть их с своего места, чем я, он мог быть совершенно уверенным, что это неприятельские корабли. Но была ли фактически произведена эта атака, мне неизвестно. В случае, если это были действительно корабли противника и атака не была произведена, то вина лежит всецело на мне, а не на «Caroline».

Этот инцидент, имевший место в сумерках, но еще до наступления полной темноты, показывает, насколько прав был Джеллико, когда говорил, что ночью невоз-

---

[1] Подробности см. в приложении 2.

можно отличить свои корабли от кораблей противника. Еще более ярким примером этому может служить другой происшедший случай.

Около 22.00 «Castor», находившийся на правой раковине главных сил, заметил справа по носу не менее трех крейсеров. Это были корабли 2-й разведывательной группы. Согласно донесению «Castor», эти корабли опросили его при помощи первых двух секретных позывных того дня. Находясь на расстоянии около 12,5 каб. от «Castor», два головных корабля, наведя прожектор, открыли по нему огонь. «Castor» ответил им тем же. Два из восьми шедших вслед за «Castor» эскадренных миноносца выпустили торпеды, остальные же, несмотря на стрельбу, решили что это свои корабли, и атаку не произвели.

Далее в донесении «Castor» читаем:

«Приходится весьма сожалеть о том, что у командиров эскадренных миноносцев возникли сомнения, действительно ли это корабли противника или нет, в результате чего был упущен удобный случай произвести торпедную атаку».

Неосторожный сигнал

Что касается сомнений, которые, естественно, должны были возникнуть, когда неизвестный корабль правильно дает секретные позывные дня или даже хотя бы только их часть, то в донесении «Castor» указывается:

«Необходимо отметить также, что какой-то корабль, шедший впереди 2-й эскадры линейных кораблей, запросил около 21.00, сигнализируя прожектором:

«Прошу сообщить мне позывные дня и ответ на них, так как они мною утеряны». Я лично не видел, был ли ему дан ответ, но, несомненно, что одним из наших кораблей этот сигнал был принят, а командир миноносца «Manners» сообщил мне, что он видел, как давался ответ. Возможно, что этот запрос был сделан одним из кораблей противника, и потому «Castor» был опрошен правильным позывным дня. Во всяком случае, начало их было верным».

Хотя между 21.00—22.00 никакого корабля противника «впереди» 2-й эскадры линейных кораблей не было, однако, возможное объяснение этому случаю можно найти, просмотрев перечень сигналов, приведенных

в Приложении 2-м к официальным документам. Мы находим там, что в 21.32, т. е. незадолго до того, как «Castor» был спрошен, вице-адмирал, командовавший эскадрой линейных крейсеров, запросил ратьером «Princess Royal»: «Прошу сообщить мне позывные дня и ответы на них, так как они затерялись». К данному тексту имеется примечание: «Согласно просьбе позывные и ответы сообщены».

В этот момент, когда «Lion» передавал свой запрос визуальной сигнализацией «Princess Royal», он только что повернул на S; «Princess Royal» шел за «Lion» позади; противник находился в северном направлении, причем 2-я эскадра была на расстоянии 4 миль, а другие эскадры линейных кораблей противника — на расстоянии около 6—7 миль. «Castor» также находился на расстоянии около 7 миль от «Lion», и если этот сигнал был прочтен миноносцем «Manners», то так же точно он мог быть прочтен и противником.

В 22.20 2-я эскадра легких крейсеров вступила в бой с кораблями противника, причем германский легкий крейсер «Фрауенлоб» был потоплен; «Southampton», как и всегда, сделал соответствующее донесение главнокомандующему о местонахождении противника, но так как его радиоустановка была снесена снарядом, это донесение дошло до Джеллико только через час.

С «Iron Duke» были видны вспышки выстрелов, однако, они были приняты за отражение атаки неприятельских эскадренных миноносцев. Вскоре после этого «Castor» и 11-я флотилия опять вступили в бой, продолжавшийся несколько минут, а в 23.00 с крейсерами противника вступила в бой 4-я флотилия.

Атака английских эскадренных миноносцев

Лучшим примером тому, как трудно бывает опознать корабли в темноте, может служить происшедший в этом бою случай с эскадренным миноносцем «Spitfire».

Выпустив две торпеды, из которых, по всей вероятности, одна попала в легкий крейсер противника «Эльбинг», миноносец повернул на W, стреляя по противнику с целью отвлечь и несколько ослабить сосредоточенный огонь по уже сильно пострадавшему «Tipperary». «Spitfire» попытался затем вернуться к «Tipperary», но, заметив, что какой-то корабль, принятый им за крейсер, наводил

на «Tipperary» свои прожекторы, открыл по нему огонь. Однако, это был не крейсер, а головной корабль главных сил противника «Вестфален». После этого «Spitfire», прорезав линию строя противника, прошел за кормою у «Вестфален».

В донесении «Spitfire» по этому поводу говорится:

«Затем я приблизился к «Tipperary», но в то же мгновение заметил поблизости два неприятельских крейсера, шедших на SO. Ближайший, более южный, изменил курс, очевидно, с целью таранить меня. Я положил лево на борт, и оба корабля врезались друг в друга левыми бортами».

Однако, корабль, которого таранил «Spitfire», был не крейсер, а дредноут «Nassau». В момент столкновения «Nassau» открыл огонь по «Spitfire», но из-за слишком близкого расстояния между ними орудиям не мог быть дан надлежащий угол снижения, и все снаряды, за исключением двух, пролетели над ним. «Spitfire» получил серьезные повреждения по всей палубе: мостик, прожекторы и верхние надстройки были разрушены. Несмотря на это, ему все же удалось вернуться в свою базу.

В 23.25 4-я флотилия эскадренных миноносцев вступила в бой с противником. С лидера флотилии «Broke» был замечен большой корабль, по всей вероятности, «Вестфален». Но в то время как «Broke» старался уйти, положив руль на борт, по нему был открыт огонь. Снаряд попал в нижний мостик, и все находившиеся там были убиты. Кроме того, ему заклинило руль, и «Broke», продолжая описывать циркуляции, наткнулся на «Sparrowhawk», шедший за ним в кильватере. В то время как «Sparrowhawk» все еще не мог отойти от «Broke», в него ударил сзади другой эскадренный миноносец, срезав начисто корму на 5 футов.

Почему противнику удалось спастись

Рассмотрим теперь несколько подробнее вопрос о тех сведениях, которые получал или, вернее, не получал Джеллико.

Очень часто указывалось и доказывалось, что Джеллико должен был знать о том, что противник отойдет на Horns Reef. Таким образом, тот факт, что большой флот противника смог пройти за кормой наших главных сил и укрыться в зоне своих защищенных вод без всякой

попытки со стороны наших линейных кораблей вступить с ними в бой, несомненно, требует объяснений и не может считаться простой «военной удачей».

Джеллико, не получавший с момента наступления темноты никаких сведений о местонахождении неприятельского флота, в 22.46 запросил «Castor», находится ли он сейчас в бою с эскадренными миноносцами противника, и одновременно получил от «Castor» разошедшееся с этим запросом донесение о том, что он ведет бой с неприятельскими крейсерами. Донесение «Southampton» было получено Джеллико только в 23.38.

Радио, получавшиеся от адмиралтейства, не делали положение более ясным. В одном из них, полученном на «Iron Duke» в 22.23, давалось географическое положение главных сил противника в 21.00, но эти сведения были явно неверными, и Джеллико оставил их без внимания. Затем, в следующем радио адмиралтейства, отправленном в 22.41, указывалось, что противник возвращается, повидимому, в свою базу, так как идет курсом SSO¾O. Это радио было получено на «Iron Duke» только после 23.00, но даваемые в нем сведения расходились с донесениями как от «Southampton», полученными в 23.38, так и от «Birmingham», полученными в 23.30. По данным двух последних донесений получалось, что противник все еще находится на W и лежит на курсе S.

Радио, посланное адмиралтейством в 22.41, было составлено по сведениям, взятым одновременно из двух или трех перехваченных радио противника. В одном из них, данном Шеером немного позднее 21.00, он просил произвести в светлое время воздушную разведку дирижаблей у Horns Reef. Это являлось уже определенным указанием на то, какой именно путь избрал Шеер для своего возвращения. Если бы об этом был информирован Джеллико, он совершенно изменил бы весь свой план ночных действий. Но эти чрезвычайно важные сведения, которые он мог бы иметь еще до 21.30, ему не были сообщены. Было сочтено достаточным кратко осведомить его, причем еще с задержкой на полтора часа, только о курсе и скорости противника, опуская наиболее важный факт, служивший явным доказательством намерения Шеера вернуться через Horns Reef.

Вполне естественно, что сведения, полученные непосредственно с корабля, у которого противник находился

фактически в видимости, должны были считаться более достоверными, чем перехваченные радио, сообщенные адмиралтейством по истечении значительного промежутка времени. Кроме того, в 1916 г. нельзя было слепо полагаться на точность данных, получаемых путем радиопеленгования, так как это дело находилось еще в зачаточном состоянии. Во всяком случае, тогда еще не было получено никаких сведений, которые могли бы изменить предположение, что бои происходили только между легкими силами.[1]

В суматохе жарких ночных схваток, когда эскадренные миноносцы, находясь под сильным обстрелом, оказываются отрезанными от своих лидеров флотилий, когда им постоянно угрожает возможность столкновения или какая-либо другая опасность, вполне естественно, что у командиров эскадренных миноносцев остается немного времени, чтобы думать о донесениях с указанием местонахождения противника.

Кроме того, у них создается впечатление, что все то, что они видят, должны видеть и их лидеры флотилий. Мы уже указывали выше, что иногда даже эскадренные миноносцы принимали линейные корабли за крейсеры. Однако, был и такой случай, когда Джеллико получил донесение от одного лидера флотилии. Это было сделано несколько позже лидером 12-й флотилии, который находился, как мы увидим дальше, именно в таких тяжелых условиях. В связи с этим Битти, упоминая в своем донесении, что 13-й флотилией было замечено в 2.35 несколько кораблей, говорит:

«Несколько неизвестных кораблей было замечено «Champion» и «Obdurate», принявших их за наши легкие крейсеры. Но так как последнее было совершенно невероятно, приходится только сожалеть, что «Champion» ничего не предпринял для их опознания. Если это были неприятельские корабли, что весьма вероятно, то нами был тогда упущен прекрасный случай произвести рано утром атаку и, что еще более важно, определенно установить местонахождение части неприятельского флота».

---

[1] В связи с этим нужно отметить, что после наступления темноты даже линейные крейсеры противника пользовались исключительно одной вспомогательной артиллерией, а не главными калибрами. Таким образом, по вспышкам огня невозможно было установить, производится стрельба линейным кораблем или легким крейсером.

Раковая неудача

Однако то, что допустимо в отношении эскадренных миноносцев, не может быть отнесено и к линейным кораблям.

Мы уже видели выше, что когда главнокомандующий получал от своих кораблей донесения по радио о их местонахождении, то полагаться на правильность данных ими сообщений было невозможно.

Когда Джеллико в 23.30 получил от «Birmingham» весьма важные сведения о линейных крейсерах противника, он не мог представить себе положение этого корабля по отношению к «Iron Duke». Географическое место, указанное «Birmingham» в его донесении, было неверным, и если бы Джеллико стал хотя приближенно основываться на этом сообщении, то пришел бы к заключению, что противник находится прямо на W, что соответствовало бы и его предположениям. В действительности же «Birmingham», потерявший связь со своим отрядом, находился на правой раковине и вблизи 5-й эскадры линейных кораблей, чего, конечно, не мог знать Джеллико. 5-я эскадра линейных кораблей — теперь в составе трех кораблей[1] — находилась в нескольких милях позади главных сил, а поврежденный «Marlborough» был со своей дивизией в 3 милях к востоку от «Barham», т. е. дальше от противника.

Джеллико еще в то время не был осведомлен о том, что «Marlborough» так сильно отстал. Ему не было также известно точное положение 5-й эскадры линейных кораблей по отношению к «Iron Duke», но приблизительно он мог иметь об этом представление, и каждое сообщение из этого авторитетного источника было бы для него чрезвычайно ценным.

Если мы возьмем опубликованные донесения командиров кораблей, то увидим, что в донесении «Valiant» указано следующее:

«В 22.39 на правой раковине от нас была сильная стрельба... это была, повидимому, ночная атака наших легких крейсеров и четырех эскадренных миноносцев по колонне кораблей противника».

---

1 „Warspite“ выбыл из строя и возвращался в порт.

И дальше, в 23.35 опять читаем:

«...на правой раковине от нас шел сильный ночной бой. Поскольку мы могли судить, нам казалось, что это были два германских крейсера, имеющих не менее двух труб и с краном посредине, шедших полным ходом в восточном направлении...»

Единственными германскими кораблями, отвечающими этому описанию, были линейные корабли класса «Вестфален», и это должно было быть известно каждому моряку.

В донесении «Malaya» — концевого корабля 5-й эскадры линейных кораблей — находим следующее:

«В 23.40 на 3 R по правому траверзу к корме производилась, повидимому, атака наших эскадренных миноносцев против нескольких больших кораблей противника, шедших по одному с нами курсу, причем на двух из них были открыты прожекторы. На одном из наших трехтрубных эскадренных миноносцев (повидимому, типа «Termagant») возник пожар, но до этого момента он успел достичь попадания во второй корабль противника. Это было видно по поднявшемуся столбу дыма, и взрыв ясно слышался и ощущался. При вспыхнувшем во время взрыва пламени можно было видеть, что головной корабль противника имеет две мачты, две трубы и ясно выделяющийся кран (повидимому, линейный корабль типа «Вестфален»).

В это время «Malaya» находился на расстоянии 4 миль от головных кораблей главных сил противника.

«Valiant» шел в кильватерном строю впереди «Malaya», впереди «Valiant» шел «Barham», который был головным кораблем эскадры.

Надо отметить, что в письменном донесении «Valiant» нет ни малейшего указания на то, что им был опознан линейный корабль. Не упоминается об этом и в донесении от «Barham», в котором указано только, что «в течение ночи шли, повидимому, непрерывные атаки эсминцев».

Из донесений «Malaya» и того же «Valiant» явствует, что эти корабли действительно видели в это время головные линкоры противника. Большое количество подробностей, указанных в донесении «Malaya», рассеивает все могущие возникнуть сомнения, и приходится только удивляться, что у «Barham» имеется так мало сведений о происходившем на его глазах.

Что было известно нашим адмиралам

Несомненно, что донесение о замеченных в то время линейных кораблях противника должно было изменить представление Джеллико об общей обстановке. Однако об этих чрезвычайно важных сведениях о противнике он не был поставлен в известность, и мы упустили случай немедленно пожать плоды победы. Если бы от «Malaya» и «Valiant» были получены определенные донесения о том, что ими замечены линейные корабли противника, то утром, без всякого сомнения, мы принудили бы германский флот принять бой.

Уже приведенное нами выше критическое отношение Битти к тому упущению, которое допустил «Champion», не опознав неизвестные корабли, вследствие чего нам не удалось установить местонахождение части флота противника, может быть с еще большей справедливостью отнесено к данному случаю, когда корабли противника были опознаны, место их было установлено и, тем не менее, все это оказалось бесполезным, так как никаких мер против них не было принято.

Таким образом, из всех имеющихся у нас данных ясно, что с «Iron Duke» и других линейных кораблей была слышна стрельба и были видны вспышки выстрелов; но, как говорит Джеллико в своем донесении, «все происходящее заставило предполагать, что в бою участвуют флотилии эскадренных миноносцев и отряды легких крейсеров». У Джеллико не было никаких данных для предположения, что в действительности происходит бой между линейными кораблями противника и линейными крейсерами.

В донесении вице-адмирала Бэрнея, командовавшего 1-й эскадрой линейных кораблей, находившегося на «Marlborough» (который в 23.40 был на расстоянии всего 7 миль от головных сил неприятельского флота, в то время как «Iron Duke» был от них на расстоянии 11 миль), не имеется никаких указаний на возможность боя линейных сил. Поэтому надо полагать, что он представлял себе обстановку так же, как и Джеллико.

Но, что еще гораздо важнее, контр-адмирал Эван-Томас, командовавший 5-й эскадрой линкоров и находившийся на «Barham», был одного мнения с ними. Он говорит:

«Повидимому, эскадренные миноносцы произвели атаку на крейсеры»,

Ни в одном из донесений линейных крейсеров не встречается указаний на то, что на этих кораблях была слышна стрельба или были видны вспышки выстрелов. Это весьма странно, так как около 22.30 линейные крейсеры находились от места боя не дальше, чем «Iron Duke», а в вахтенном журнале «Princess Royal» в 22.05 имеется следующая запись: «Открыт огонь по крейсерам по траверзу на S; в 22.20 огонь прекращен.[1]

Но это могло относиться только к стрельбе других кораблей, так как в течение двух часов ни один наш линейный крейсер не произвел ни одного выстрела. В 23.40 линейные крейсеры находились на несколько миль дальше, чем «Iron Duke».

Не получая никаких сведений ни от своих легких сил, следовавших за ним на расстоянии около 10 миль, ни от 5-й эскадры линейных кораблей, которые, как он знал, были у него позади, Джеллико не мог, конечно, знать, что линейный флот противника прорывается в это время у него за кормой. Он счел бы невероятным, чтобы подобный маневр мог быть произведен и не быть замечен ни одним из наших задних кораблей. Он считал вполне естественным, что в случае обнаружения противника ему будет сделано соответствующее донесение.

Таким образом, мы видим, что до полуночи Джеллико не имел никаких оснований предполагать, что противник мог пройти за кормой наших главных сил.

Что было известно германскому главнокомандующему

Но Шеер, по всей вероятности, был более осведомлен о местонахождении наших главных сил. Германское адмиралтейство перехватило радио Джеллико, которое было им послано в 21.15 с приказанием флотилиям эскадренных миноносцев занять позицию на расстоянии 5 миль в арьергарде наших главных сил. Однако вопрос о том, был ли Шеер осведомлен адмиралтейством об этом радио, вызывает некоторые сомнения. По данным «Официальной истории», это было ему известно, но сами немцы это отрицают.

Если бы Шеер имел эти сведения, он знал бы, что, когда его легкие крейсеры и головные корабли линей-

---

1 „Official Despatches", p. 474.

ного флота встретятся с нашими эскадренными миноносцами, наш линейный флот будет находиться в нескольких милях к S.

Но он не мог знать, что наша 5-я эскадра линейных кораблей и полудивизия «Marlborough» находились так далеко позади наших главных сил. По всей вероятности, Шеер не менял своего первоначального намерения итти с наступлением темноты прямо на Horns Reef.

В 0.10 броненосный крейсер «Black Prince», за несколько часов до того потерявший связь с главными силами, идя к S для ее восстановления, нарвался на задние корабли 1-й эскадры линкоров противника и был потоплен на расстоянии прямого выстрела. За десять минут перед этим «Marlborough» со своей полудивизией прошел впереди противника на расстоянии всего 4 миль от головного корабля «Вестфален». Если бы линейный флот противника не задержали на пути атаки наших эскадренных миноносцев или если бы скорость хода «Marlborough», вследствие полученных им повреждений, была еще меньше, то около полуночи главные силы противника встретились бы с полудивизией «Marlborough». В этом случае наши потери были бы ужасны, но надо надеяться, что это все же произошло бы не ранее, чем Джеллико получил бы точные донесения.

В 1.48 Джеллико получил сведения, что подводные лодки противника выходили из германских баз.

В 1.55, когда скорость хода «Marlborough» еще больше уменьшилась, вице-адмирал Берней, командовавший 1-й эскадрой линейных кораблей, решил перенести свой флаг на «Revenge». Это было исполнено в 2.30.

Последнее соприкосновение

В 1,43 миноносец «Obedient», входивший в состав 12-й флотилии эскадренных миноносцев, заметил на SW шесть неприятельских линейных кораблей. Это была, как оказалось, 2-я эскадра линейных кораблей противника. Как только английские эскадренные миноносцы были им замечены, он повернул в сторону от них.

Получив донесение от «Obedient», лидер флотилии «Faulknor» отдал приказание произвести атаку и направился, чтобы занять выгодную для этого позицию. В 2.06 «Faulknor» с шедшими за ним тремя эсминцами начал атаку под сильным огнем противника, «Onslaught», полу-

чивший серьезное повреждение от снарядов, понес большие потери в личном составе, включая своего командира и старшего лейтенанта. В результате торпедной атаки наших эскадренных миноносцев был потоплен германский линейный корабль «Поммерн».

За этот промежуток времени «Faulknor» послал командующему флотом два донесения:

Первое в 1.52: «Вижу линейные корабли противника. Мое место в 10 милях позади 1-й эскадры линейных кораблей».

И затем второе в 2.12: «Курс противника SSW». Оба эти донесения были посланы по радио, но ни на «Iron Duke», ни на каком-либо другом корабле, за исключением «Marksman», который находился рядом с «Faulknor», эти два важных донесения получены не были.

Хотя в это время германский радиотелеграф являлся для нашей передачи сильной помехой, тем не менее весьма сомнительно, чтобы другие корабли не могли принять донесение от «Faulknor» исключительно по этой причине. Надо считать более вероятным, что радиоустановка этого корабля была повреждена во время боя.

Таким образом, те сведения, которые были единственно верными и определенными и на основании которых Джеллико мог бы вывести совершенно правильные заключения, до него не дошли.

Если бы Джеллико получил эти донесения, в которых вместо географических мест сомнительной точности определенно указывалось относительное расположение кораблей, и если бы не было никаких задержек, хотя бы и малых, ни в их расшифровании, ни в выводе соответствующих заключений, ни в выполнении основанного на них плана действий, то для английского Гранд-Флита, при условии максимальной скорости хода и при прежней скорости хода противника, оказалось бы возможным заставить Шеера принять бой прежде, чем он успел бы дойти до границ своих защищенных вод. Правда, для того чтобы собрать все наши рассеявшиеся флотилии эскадренных миноносцев, так же как и некоторые легкие крейсеры, нехватило бы времени. Точно так же и линейные крейсеры, находившиеся дальше к SW, могли бы не успеть притти во-время и занять позицию впереди главных сил. Но, с другой стороны, нам известно, что утром 1 июня линейные крейсеры противника были небоеспособны в результате боя предыдущего дня.

VIII. 1 ИЮНЯ НА РАССВЕТЕ

Все еще не имея никаких сведений о противнике, так как последние донесения были им получены в 23.30, Джеллико в 2.00 1 июня решил, что, если в течение ближайшего получаса он не узнает ничего нового, он повернет на N.

К моменту поворота главных сил от «Colossus» было получено донесение о том, что «Marlborough» со своей полудивизией очень сильно отстал. Это было первое полученное Джеллико указание на то, что у него будет на четыре линейных корабля меньше в случае встречи с противником до того момента, когда три корабля этой дивизии успеют присоединиться.

Некоторые командиры придавали, повидимому, преувеличенное значение сохранению во что бы то ни стало секретности местонахождения нашего линейного флота ночью. В первые часы после наступления темноты Шееру должно было быть приблизительно известно его местонахождение; несомненно, он мог предполагать, что наш флот находится где-то между ним и его базой. Поэтому временный перерыв радиосвязи не был для нас в тот момент так важен, как это было до встречи флотов. Наоборот, нам было бы выгоднее непрерывно поддерживать эту связь, чем оставлять Джеллико в полном неведении о движениях и местонахождении как отдельных частей своего флота, так и флота противника. Во многих случаях важные донесения могли бы быть переданы на «Iron Duke» визуальными средствами, ратьером, но даже этот сравнительно безопасный способ был принесен в жертву ради сохранения секретности.

Что такая предосторожность была излишня, можно заключить по данным «Официальных документов», где указано, что за время между 21.17, когда на «Iron Duke» был поднят последний до наступления темноты флажный сигнал, и до 2.20, когда снова достаточно засветлело, чтобы различать флажные сигналы, официально было зарегистрировано 42 сигнала радио и 85 сигналов ратьером, причем по своему содержанию они в большинстве случаев большого значения не имели.

1 июня восход солнца был в 3.09, следовательно, к 2.30 должно было быть уже светло, и если бы противник все еще находился по направлению к W, в положении, которое заставило бы его принять бой, он вскоре

должен был быть в видимости у наших главных сил или линейных крейсеров. Поэтому в 2.30 Джеллико отдал приказ главным силам изменить курс на N, о чем уведомил также Битти и все эскадры, не имевшие с ним прямой связи.

Джеллико в своем донесении говорит:

«На рассвете был сильный туман, видимость была 30—40 каб., вследствие чего я счел лучшим, не взирая на опасность, которая угрожает растянутой линии кораблей со стороны подводных лодок, сразу построиться в боевую линию на тот случай, если бы встреча с главными силами противника произошла раньше, чем я был в состоянии соединиться с моими крейсерами и эскадренными миноносцами».

Эта выдержка служит несомненным доказательством, что Джеллико все еще ничего не знал о том, что германский линейный флот прошел ночью за кормой нашего флота.

Разочарование Джеллико

Однако все сомнения о местонахождении противника рассеялись, и всякая надежда на возможность возобновления с ним боя исчезла, когда в 3.55 на «Iron Duke» было получено от адмиралтейства следующее радио:

«В 2.30 германские главные силы φ 55°33′ N, 16°50′ Ost. Курс SOtS, 16 узлов (0329)».

Указанное место было всего на расстоянии 17 миль от Horns Reef, в то время как наш флот находился от него вдвое дальше. Всякая попытка нагнать противника была, таким образом, бесцельна.

Случай, на который надеялся Джеллико, чтобы возобновить бой днем, случай, на который был рассчитан и план его ночных действий, был потерян по двум совершенно от него независящим причинам.

Упущение было сделано, во-первых, Адмиралтейством, которое не осведомило его о предположении Шеера вернуться через Horns Reef, и, во-вторых, концевыми кораблями наших главных сил, не донесших Джеллико о проходе линейного флота противника за кормой нашей боевой линии.

Мы уже говорили выше о тех скудных сведениях, которыми располагал Джеллико, и о том последнем донесении, которое он должен был ночью получить, но не получил. В связи с этим интересно отметить, что за

исключением стрельбы, которая была слышна позади, после 23.00 подобные же сведения получались также и Битти на линейных крейсерах. Все радио, посылавшиеся адмиралтейством или отдельными кораблями с донесениями о противнике, обыкновенно принимались как на «Iron Duke», так и на «Lion». В данном же случае, из-за снесенной снарядом радиоустановки на «Lion», радио принимались сперва на «New Zealand», [1] а затем немедленно передавались им дальше посредством визуальных сигналов.

Этот способ передачи был предусмотрен в принятых во флоте правилах связи, и их техническая сторона была всем хорошо известна. Вся разница состояла только в том, что эти радио передавались «Lion» через другой корабль, почему лично Битти получал их на несколько минут позже, чем это было бы при исправной радиоустановке на «Lion».

Что думал Битти

Таким образом, общая оценка положения должна была создаваться на «Lion» на основании тех же самых сведений, как и на «Iron Duke». Посмотрим теперь, как представлял себе это положение Битти. В 3.50 он доносил Джеллико:

«В последний раз противник был замечен на W идущим медленно по курсу SW; позади меня пролетел цеппелин курсом W. Прошу разрешения произвести разведку к SW для установления местонахождения противника».

В 4.07 Битти отдал приказание своим легким крейсерам «пройти дальше на W для установления местонахождения противника».

В 4.30 он передал своим линейным крейсерам семафором:

«Вчера обе стороны получили серьезные повреждения. Мы надеемся сегодня отрезать и уничтожить весь германский флот. Каждый должен приложить все свои усилия. «Лютцов» тонет, предполагается, что также затонул и другой германский линейный крейсер».

На основании всех этих данных можно вывести заключение, что Битти представлял себе общее положение

---

[1] „Официальная история", т. III, стр. 413, 415 (Official History of the War).

при наступлении дня точно так же, как и Джеллико. Он определенно считал, что противник все еще находится в западном направлении и что занимаемое им положение благоприятно для нашего флота, чтобы заставить его принять бой. Этой точки зрения Битти придерживался, повидимому, и после того, как Джеллико был вынужден изменить свое мнение. Надо думать, что сигнал для его линейных крейсеров в 4.30 был дан еще до прочтения Битти сообщения (0329) адмиралтейства,[1] которое для «Lion» должно было быть принято на «New Zealand» в 3.55, одновременно с получением его на «Iron Duke».

Нет никаких оснований предполагать, что некоторые радио адмиралтейства не дошли до «Lion». Они должны были достичь цели. Когда в 4.30 Битти передавал своим линейным крейсерам обстановку, он указал, что «Лютцов» тонет.

Это служит доказательством, что радио, отправленное в 1.48, в котором указывалось местонахождение поврежденного «Лютцов», было им получено. В противном случае нельзя себе представить, каким образом этот факт мог быть ему известен. Таким образом, если это радио было им получено, то, по всей вероятности, были получены и остальные.

Все сомнения, которые могли возникнуть у Битти в отношении точности как сведений, сообщаемых адмиралтейством, так и донесений о местонахождении противника, должны были сразу рассеяться, когда в 4.40 им было получено от Джеллико следующее радио:

«Флот противника вернулся в базу. Постарайтесь установить, где находится «Лютцов». Фактически «Лютцов» затонул около 1.45, хотя в то время это еще не было известно.

Германский флот укрывается в базу

Германский флот прошел у Horns Reef в 3.20 и вскоре вошел в зону своих безопасных вод. Однако, до этого момента линейный корабль «Остфрисланд» подорвался на мине на заграждении, поставленном месяц назад крейсером «Abdiel».

Флот прошел также через заграждение, поставленное «Abdiel», в 2.00. На основании тех сведений, которыми мы располагаем, теперь нам известно, что Шеер еще до

---

[1] См. стр. 96.

наступления темноты решил итти возможно скорее и по наиболее прямому направлению на Horns Reef. Непрерывные атаки наших эскадренных миноносцев, которые расстраивали боевую линию его кораблей, постоянно задерживали противника на пути, но тем не менее ему удалось уклониться от возобновления общего боя и достигнуть своей цели, хотя и не без потерь.

Его поход «напролом» стоил ему линейного корабля, трех легких крейсеров и двух эскадренных миноносцев, что являлось немалой данью расположению Джеллико своих сил и доблести наших легких крейсеров и эскадренных миноносцев, проявленной в критические часы темноты.

До полдня наш флот, крейсеруя с целью обнаружения пострадавших кораблей и принятия на борт оставшихся в живых из личного состава, исследовал всю зону к югу от места боя. Не обнаружив противника, он направился в свои базы. Линейные силы прошли в Scapa Flow утром 2 июня, а в 21.45 того же дня Джеллико телеграфировал в адмиралтейство:

«Главные силы находятся в четырехчасовой боевой готовности».

IX. ОПИСАНИЯ БОЯ И ИХ СОСТАВИТЕЛИ

Как известно, существует уже несколько опубликованных описаний Ютландского боя, отвечающих действительности и заслуживающих полного доверия. Основным из них является упомянутое нами выше описание в «Официальной истории войны — Операции английского флота», т. III, составленное покойным сэром Юлианом Корбетт.

Затем следует отметить еще два описания, из которых одно, составленное капитаном 1-го ранга А. Альтам, было напечатано в последних (1926 г.) дополнительных томах «Британской Энциклопедии», а второе представляет собой краткую анонимную статью в «Quarterly Review» от января 1924 г.

В той части книги «Ютландский скандал», в которой последовательно излагается ряд событий, имевших место во время боя, адмирал сэр Реджинальд Бэкон дает ясный и подробный отчет о событиях, доступный пониманию даже не-профессионалов. Описанные во всех упомянутых трудах факты изложены совершенно точно, без каких бы

то ни было искажений или пропусков важных подробностей, приводящих к ложным заключениям.

Но, кроме того, имеется еще целый ряд других описаний, сделанных без соответствующего знания истории и техники. В некоторых из них ясно сказывается личная вражда. Очень часто по этим описаниям создавалось ложное представление как о тактике отдельных командиров, так и о причинах, влиявших на их поступки.

К сожалению, приходится также считаться с тем, что значительный процент широкой публики, черпавшей свои познания по морскому делу исключительно из газет, был жестоко введен в заблуждение в Ютландском вопросе статьями, появлявшимися от времени до времени в некоторых ежедневных или еженедельных изданиях.

Приходится только удивляться, как журналы с известной репутацией соглашались печатать взгляды и рассуждения лиц, совершенно не осведомленных как в данном, так и во многих других специальных вопросах, касающихся флота.

Тем самым они не только допускали появление на своих страницах статей, изобиловавших столь явными ошибками, что для читателя-специалиста они могли казаться лишь смешными, но при этом оказывали еще медвежью услугу и своей родине, вводя широкую публику в заблуждение в вопросах, имеющих нередко национальное значение.

В этом небольшом труде не представляется возможным опровергнуть все имевшие место искажения событий, их неверные описания и ложные представления о Ютландском бое. Отметим поэтому только некоторые самые грубые и постоянно повторяемые ошибки.

Наиболее плодовитыми авторами, большая часть заключений которых построена на неверных предпосылках, являются: Фильсон Юнг, который до Ютландского боя временно входил в состав существовавшего тогда на флагманском корабле «Lion» штаба сэра Давида Битти; В. Вильсон, автор многих журнальных статей и труда, озаглавленного «Линейные корабли в бою»; А. Поллен, автор книги «Военный флот в бою»; капитан 2-го ранга и член парламента Керлион Беллерс, написавший «Ютландский бой — плоды посева», и, наконец, наиболее современный автор, член парламента, Уинстон С. Черчилль.

Фильсон Юнг был автором статей, которые в отношении неточности изложения фактов и пренебрежительных

замечаний не имели себе равных. Их очень удачно и талантливо раскритиковал адмирал сэр Реджинальд Бэкон в своей книге «Ютландский позор», и здесь говорить о них более подробно не приходится.

Труды же остальных упомянутых выше авторов требуют несколько большего внимания. Для этого удобнее всего взять последовательно отдельные периоды боя и в связи с ними рассмотреть, где и в чем их описания и утверждения расходятся с действительностью.

Но прежде чем перейти к этому, сделаем сперва несколько общих замечаний о трудах этих авторов.

Необходимо прежде всего отметить, что ведение войны на море является искусством, требующим больших технических навыков, которое люди изучают в течение всей своей жизни и достигнуть которого можно только при условии практического опыта в командовании флотом.

Что касается Вильсона и Поллен, то наиболее снисходительно о них можно сказать, что, затрагивая важные оперативные вопросы, они берут на себя труд, к которому практически они недостаточно подготовлены.

Первый из них — довольно известный морской историк, но когда ему приходится иметь дело со всеми чрезвычайно сложными положениями современной войны на море, он, безусловно, теряет почву под ногами или же подпадает под влияние весьма неудачных советов.

Что касается Поллен, то его книга, очевидно, была написана им раньше, чем он имел возможность подробно изучить факты.

Она изобилует неточностями и ничего не говорящими общими фразами.

Труды обоих этих авторов написаны, повидимому, с предвзятой точки зрения и уже с самого начала они «становятся на твердую позицию».

Книга капитана 2-го ранга Кэрлиона Бэллерс вся пропитана духом порицания и пристрастия. В чем бы ни заключались действия адмирала Джеллико и его главных сил, они никогда не могут быть правильными в глазах этого всеведущего и самоуверенного критика. Все его утверждения, сделанные очень часто без всякого основания или доказательств, весьма самонадеянны. Он нападал даже на «Официальное сообщение об Ютландском бое» в то время, когда оно еще только рассматривалось адмиралтейством, т. е. прежде чем его содержание могло

стать известным кому бы то ни было, за исключением лиц, которых непосредственно касалось составление этого труда.

Что касается мистера Уинстона Черчилль, недавно высказавшего свое мнение о Ютландском бое, то к нему следует отнестись с некоторым недоверием с тех пор, как он, по его же словам,[1] «открыл» адмирала Битти и старался внушить обществу, что «решения, которые я имел честь принять (в качестве первого лорда Адмиралтейства) по отношению к Битти, были чрезвычайно удачны для английского флота и для Британской империи».

Одной из причин такого высокого мнения о Битти является, по словам Черчилля, то обстоятельство, что «точка зрения Битти на морскую стратегию и тактику совершенно иная, чем у среднего морского офицера; мне казалось, что он смотрит на них значительно шире, чем это принято среди военных».

И дальше:

«Когда весною 1913 г. пост командующего эскадрой линейных крейсеров оказался вакантным, вопрос о назначении Битти на этот высокий пост через голову всех остальных не возбуждал во мне никаких сомнений».

Он наивно признает, что составил свое мнение о достоинствах Битти не на основании его прохождения службы или же его опытности в вопросах высшего командования, но исключительно по личному впечатлению, которое тот произвел на него во время бесед в адмиралтействе.

В таком случае нельзя, конечно, ожидать от г. Черчилля такой критики, которая могла бы сильно задеть и его собственное мнение, но вместе с тем мы могли бы ожидать, что столь высокий государственный деятель и выдающийся писатель должен отнестись к излагаемым фактам совершенно беспристрастно.

К сожалению, как мы увидим это дальше, он во многих случаях совершенно не оправдывает этих надежд.

Затем существует еще целый ряд второстепенных статей и ряд других печатных трудов по Ютландскому вопросу, но авторы их большею частью не только не могут претендовать на знание современных условий военно-морской техники, но большинство их обычно не в состоянии даже просто следить за ходом событий.

---

[1] „Мировой кризис“ (The World Crisis), т. II, стр. 87.

Этого, пожалуй, нельзя сказать о статье, напечатанной в более раннем издании (1922 г.) «Британской Энциклопедии».

Ее автор, капитан 1-го ранга английского военного флота А. С. Дьюер, находился в исключительно благоприятных условиях для подбора материалов, а его прежнее военно-морское образование (он ушел с действительной службы в чине лейтенанта флота в 1910 г.) должно было дать ему возможность сделать правильные заключения.

Но это ему совершенно не удалось. И к чести издателей этой обычно авторитетной Энциклопедии надо признать, что они очень скоро увидели свою ошибку и воспользовались первым же случаем, чтобы изъять эту статью и заменить ее другой, о которой мы уже говорили выше.

Нам остается упомянуть теперь еще об одной работе. Это «Описание Ютландского боя», изданное канцелярией его величества в 1924 г.

Но ни на заглавном листе, ни в каком другом месте этой книги нет указаний, под чьей ответственностью она была составлена и издана. Только дочитав до «Приложения G», на 106-й странице, непосвященный читатель может обнаружить, что ее первоисточником является адмиралтейство, а из примечания 1-го на той же странице можно узнать, что она издана «официально». Не указывается в ней также и то, принимал ли в ее составлении участие весь Совет в целом или нет. По замечаниям, имеющимся в введении, можно было бы заключить, что это является просто «Записками Харпера», которые были пересмотрены с точки зрения германских источников. Но в действительности это не так. Весьма вероятно, что по мере необходимости для него пользовались тем материалом, который был собран для «Официального сообщения», но фактически мне это неизвестно. За исключением того, что мне было известно «по слухам», я ничего не знал о составлении «описания» и лично не принимал в нем никакого участия.

Нам говорят,[1] что данное издание представляет собою «описание», а не «оценку» и что[2] в нем только приводятся факты, без всяких выводов и заключений.

---

[1] „Описание Ютландского боя" (Narrative of the Battle of Jutland), стр. 106, примеч. 1.

[2] Там же, стр. 113, прим. 6.

Тем не менее в отношении движений английского флота мы встречаем там слова «вероятно» и такую фразу, как: «имеются все основания предполагать», что не должно бы иметь места при изложении одних только фактов.

Далее[1] опять читаем:

«В то время «Lion» изменил свой курс на NNO, очевидно, с двойной целью. . .»

Если это намерение было доказано, то слово «очевидно» являлось совершенно лишним; если же этого не было, установить действительность не представляет никакого труда.

Это «официальное» описание является весьма любопытным несвязным произведением. Очень часто чрезвычайно важные факты упоминаются в нем только вскользь, в виде примечаний внизу страницы, в особенности когда они относятся к нашим главным силам, а вполне обоснованная и справедливая критика со стороны Джеллико всех ошибок и недостатков флота издается в виде приложения и встречает там только одни недовольные междометия, совершенно недопустимые в официальном издании.

Этот труд носит отпечаток многих рук, всячески кромсавших его для того, чтобы произвести желаемое впечатление.

Как достоверный официальный документ, этот отчет должен считаться совершенно неудовлетворительным.

От общих рассуждений перейдем к рассмотрению некоторых отдельных вопросов.

X. ИСКАЖЕНИЕ ФАКТОВ И ЛОЖНЫЕ ВЫВОДЫ

Опоздание ввести в бой 5-ю эскадру линейных кораблей

В некоторых печатных трудах, в том числе и в «Описании Ютландского боя», составленном адмиралтейством, постоянно высказывается порицание адмиралу Эван Томасу и приводятся совершенно неверные причины, по которым 5-я эскадра линейных кораблей не смогла оказать поддержку линейным крейсерам в начале боя в 15.45.

[1] Там же, стр. 34.

В описании, составленном адмиралтейством, сказано:[1]

«Когда начался бой, эта эскадра находилась в 7 милях на левой раковине «Lion», и хотя «Barham» и «Warspite» открыли около 16.00 огонь по 2-й разведывательной группе и заставили ее отойти в восточном направлении, однако, прошло не менее 10 минут, прежде чем они смогли подойти к германским линейным крейсерам на дистанции орудийного выстрела».

Капитан 2-го ранга Керлион Беллерс пишет:[2]

«Четыре быстроходных линейных корабля типа «Queen Elizabeth», с вооружением по VIII-15″ орудий каждый, находились на расстоянии 50 каб., т. е. вне боевой дистанции».

Вильсон пишет:[3]

«Линейные крейсеры шли теперь на NO, чтобы сблизиться с немцами, к несчастью, 5-я эскадра линейных кораблей, при переменах курса, значительно отклонилась от назначенного ей места и оказалась вместо 5 миль (указанная ей дистанция) в 7 милях от Битти. Постепенно это расстояние все уменьшалось, но тем не менее, когда мы вошли в контакт с большими германскими кораблями, она все еще находилась опасно далеко от своей позиции».

И далее:[4]

«. . . целью всей английской операции было добиться решительного боя. Битти мог сосредоточить свои силы только, или опираясь своими линейными крейсерами на 5-ю эскадру линейных кораблей, или же замедлив ход, чтобы дать 5-й эскадре поравняться».

У Черчилль читаем:[5]

«В 14.32 «Lion», дав соответствующий подготовительный сигнал сопровождавшим его кораблям, опять повернул и, увеличив скорость до 22 узлов, начал преследование. . .»

Однако, это является искажением факта. «Lion», правда, дал своим «сопровождающим» кораблям подготовительный сигнал, осведомляя их о своем намерении лечь на курс SSO, но затем повернул, даже не озаботив-

---

[1] „Описание Ютландского боя" (Narrative of the Battle of Jutland), стр. 24.

[2] „Ютландский бой" (The Battle of Jutland), стр. 134.

[3] „Линейные корабли в бою" (Battleships in Action), т. II, стр. 135.

[4] Там же, стр. 136.

[5] „Мировой кризис" (The World Crisis), 1916—1918 гг., стр. 123.

шись проверить, был ли его исполнительный сигнал о повороте получен этими «сопровождающими» кораблями, т. е. 5-й эскадрой линейных кораблей.

Известно, что подготовительный сигнал был дан[1] прожектором. Сигнал же исполнительный был только флажный, вследствие чего он в течение нескольких минут не был видим для «Barham».

Такое искажение фактов, которое встречается также и в выдержке, напечатанной в газете «Таймс» от 9 февраля 1927 г., справедливо вызвало со стороны адмирала Эвана Томаса сильный протест, выраженный им в письме, адресованном той же газете от 13 февраля.

Черчилль продолжает:[2]

«Но 5-я эскадра линейных кораблей, шедшая сзади на расстоянии 4½ миль, продолжала держаться прежних указаний и в течение 8 минут шла как раз в обратном направлении... И в результате его (Эвана Томаса) восьми-минутного опоздания повернуть, как он сам, так и его мощная артиллерия не смогли принять участия в бою как раз в первые наиболее критические и опасные полчаса, причем даже и после он все еще продолжал быть на максимальной боевой дистанции».

Все вышеприведенные выдержки заставляют предполагать, что именно 5-я эскадра линейных кораблей была виновна в том, что своевременно не вступила в бой с линейными кораблями противника.

Однако, эта суровая критика Черчилля несколько смягчается, когда он далее говорит:[2]

«Было бы, несомненно, гораздо целесообразнее, если бы походный строй линейных крейсеров и 5-й эскадры линейных кораблей был бы с самого начала более компактным».

За этим единственным исключением, в данных статьях не встречается ни одного слова порицания командовавшему передовыми силами адмиралу Битти за то, что он назначил 5-й эскадре линейных кораблей позицию в 5 милях от «Lion», причем в таком направлении, с которого он, безусловно, не смог бы во-время подойти и вступить в бой, если бы наши линейные крейсеры первые встретились с противником. В действительности Битти оказался лишенным поддержки этих мощных

---

[1] Палата Общин, 14 марта 1927 г.

[2] „Мировой кризис" (The World Crisis), 1916—1918 гг., стр. 123.

кораблей в «первые наиболее критические и опасные полчаса» именно из-за этого решения. К этому вело и упущение Битти, не давшего сигнал «сблизиться» после того, как подготовительный сигнал был передан, а также упущения и связистов на «Lion», не озаботившихся немедленно передать исполнительный сигнал на «сопровождающие корабли». [1]

Обязанность старшего флагмана всегда состоит в умении так расположить свои силы, чтобы по желанию их можно было сосредоточить без задержки. Главной причиной происшедшего запоздания в сосредоточении сил явилось расположение, которое избрал для них Битти. Обвинять в этом адмирала Эван Томаса совершенно несправедливо. В упомянутых выше статьях нет никаких указаний на то, чтобы происшедшая задержка увеличилась из-за упущения со стороны связистов на «Lion» немедленно и точно передать «Barham» сигнал об изменении курса на SO. Сигнал этот был дан флагами, и «Barham» не мог ясно видеть его из-за мешавшего тумана и дальности расстояния между кораблями.

Это было или должно было быть известно штабу Битти, так как на сигнал ему сразу не «ответили». Ответственность за получение сигнала лежала только на Битти и на его штабе и ни на ком другом.

Действительность огня артиллерии английских линейных крейсеров

Относительно первого периода боя между линейными крейсерами Битти и Хиппера в описании, составленном адмиралтейством, сказано: [2]

«Повреждения, полученные в этот период боя германскими линейными крейсерами, были значительны, но германские сведения об этом не убедительны».

Но данные германских источников по этому вопросу как раз весьма и определенны и убедительны. Хиппер лично отметил неточность стрельбы наших линейных крейсеров, и с весьма невыгодной стороны сравнился со стрельбой артиллерии 5-й эскадры линейных кораблей и других линейных кораблей. [3]

---

[1] „Мировой кризис“ (The World Crisis), 1916—1918 гг., стр. 125.

[2] „Описание Ютландского боя“ (Narrative of the Battle of Jutland), стр. 21.

[3] „Боевые силы“ (The Fighting Forces), январь 1917 г., стр. 556.

Весьма сомнительно, чтобы за этот период боя линейные крейсеры противника действительно получили серьезные повреждения от артиллерийского огня наших линейных крейсеров, за исключением огня «Queen Mary».

В «Описании», составленном адмиралтейством, нет никаких указаний на происшедшую с нашей стороны ошибку в распределении огня наших линейных крейсеров, вследствие чего германский линейный крейсер «Дерфлингер» в течение некоторого времени нами совершенно не обстреливался.

Несмотря на то, что это грубое упущение имело весьма серьезные последствия, о нем не упоминается также и в других указанных выше трудах.

В этом же «Описании» читаем:[1]

«В 16.33 «Лютцов» под огнем «Lion» и «Princess Royal» вынужден был повернуть».

Однако, никаких доказательств, подтверждающих это заявление, не имеется. Этот «поворот» неприятельских линейных крейсеров был сделан для уклонения от торпед наших эскадренных миноносцев. Фактически он оказался не вполне удачным, так как торпеда все же попала в «Зейдлиц».

Что же касается артиллерийской стрельбы «Lion» и «Princess Royal», которым было дано приказание сосредоточить огонь по «Лютцов», то она далеко не была успешной, в подтверждение чего имеются чрезвычайно веские доказательства.

Старший артиллерист на «Лютцов», капитан 2-го ранга Пашен, говорит:[2]

«За время между 16.02 и 17.23 ни «Lion», ни «Princess Royal» ни разу в нас не попали; за 95 минут у них было всего лишь три попадания».

Черчилль пишет:[3]

«Хотя английские линейные крейсеры уступали противнику по численности, однако, при дальнейшем развитии боя, они постепенно начали брать над ним верх. Действительность огня их артиллерии повысилась и сами они не получали больше серьезных повреждений».

Таким образом, все данные определенно говорят о том, что артиллерия наших линейных крейсеров стояла

---

[1] Там же, стр. 20.
[2] R. U. S. I. Journal. 485, стр. 34.
[3] „Мировой кризис“ (The World Crisis), 1916—1918 гг., стр. 100.

далеко не на высоте и что за тот промежуток времени, на который указывает Черчилль, орудия кораблей, «начавших брать верх», принадлежали вовсе не линейным крейсерам, а 5-й эскадре линейных кораблей.

И далее он пишет:[1]

«В этот период боя, который известен под названием «Бег на север», стрельба продолжалась линейными крейсерами обеих сторон».

Здесь опять следует отдать должное 5-й эскадре линейных кораблей: эта эскадра почти не выходила из боя, тогда как артиллерия наших линейных крейсеров в этот промежуток времени действовала очень слабо, так как они вскоре после 17.00 потеряли противника из виду и в течение более получаса не могли войти с ним в контакт.

Отметив гибель «Indefatigable» и «Queen Mary», автор продолжает:[2]

«Сравнивать войну на море с войной на суше вообще очень трудно. Но если делать сравнения, то каждый линейный крейсер представлял собою единицу, соответствующую, по крайней мере, полной пехотной дивизии. Таким образом, у него (т. е. у Битти) погибло сразу две дивизии из шести. Противник, которого он не мог разбить, имея шесть кораблей против пяти, оказался теперь с пятью кораблями против четырех. Находившиеся вдали все пять германских линейных крейсеров... все еще были невредимы...»

Эта выдержка была написана, очевидно, в виде похвалы Битти. Совершенно непонятно, почему следует восхвалять, а не порицать начальника, который потерял две «дивизии» из шести, имея против себя только пять оставшихся невредимыми «дивизий» противника. Кроме того, Черчилль опять игнорирует здесь 5-ю эскадру линейных кораблей, входившую в состав соединения, подчиненного Битти. В действительности Битти имел 10 кораблей, а не 6, против неприятельских пяти, так что после потери двух своих «дивизий» его перевес над противником все еще выражался, как восемь к пяти. Тем не менее, как говорит Черчилль, он «не мог разбить» противника. Невозможность сравнить войну на суше с войною на море является удачей для автора,

---

[1] „Мировой кризис" (The World Crisis), 1916—1918 гг., стр. 132.
[2] Там же, стр. 129.

так как в противном случае ему было бы чрезвычайно трудно оградить от порицания такого армейского командира, который с десятью дивизиями не мог разбить противника, имеющего только пять, причем эти последние остались бы к тому же еще и невредимыми.

Сведения, которые были даны Джеллико перед соприкосновением с главными силами противника

В описании, составленном адмиралтейством, почти совсем не упоминается о том, что Джеллико ощущал сильный недостаток в точной информации. Однако, там имеются указания, что за промежуток времени между 17.00 и 17.30 он не получал никаких сведений.

Капитан 2-го ранга Беллерс пишет:[1]

«Он (т. е. Битти) поддерживал контакт с противником, донося о его движениях. . .»

У Поллен читаем:[2]

«Надо полагать, что время от времени сэр Давид Битти уведомлял адмирала Джеллико о положении, скорости и курсе как своего флота, так и флота противника».

Но это предположение и неверно и совершенно необоснованно. Битти не поддерживал связи с противником, так как потерял его, как только он повернул на N, и не давал никаких сведений Джеллико именно в тот период времени, когда точная информация была бы для последнего особенно важной. Битти же сам пишет:

«Видимость непрерывно менялась, была большей частью очень плохой, и я из предосторожности не мог слишком сближаться, имея более слабые силы».

Совершенно не ясно, к какому именно моменту относится это замечание. Данный период боя был вообще единственным, когда его силы уступали кораблям противника той же мощности и скорости. Кроме того, существует всеми признанный принцип, что никакая осторожность не должна являться помехой для такой ответственной обязанности передовых сил, как регулярное и точное осведомление командующего флотом о движениях противника. Не помешала же коммодору Гуденёф осторожность подойти с гораздо более слабыми силами к противнику и получить необходимые сведения.

---

1 „Ютландский бой“ (The Battle of Jutland), стр. 139.
2 „Военный флот в бою“ (The Navy in Battle), стр. 338.

Развертывание

О методе развертывания было высказано так много критических замечаний, что невозможно разобрать их все. Многие критики подходили к этому вопросу как к геометрической задаче. Они говорили о том, что могло бы или не могло произойти, если бы Джеллико произвел развертывание раньше, чем он это сделал фактически; они полагали, что Джеллико знал, или во всяком случае мог знать точное местонахождение, численность и расположение германских главных сил. Никто не станет отрицать, что, вообще говоря, более раннее развертывание было бы для нас выгоднее, но дело в том, что Джеллико не имел тех сведений, которые необходимы командующему флотом для уверенного развертывания. Раннее развертывание, произведенное на основании точной информации, несомненно, выгодно, но настаивать на развертывании при недостаточной осведомленности о местонахождении противника значило бы отрицать разумную тактику.

Раннее развертывание Шеера часто приводилось примером тому, что мог бы сделать также и Джеллико. Необходимо помнить, что когда Шеер производил свое развертывание, наши линейные крейсеры и 5-я эскадра линейных кораблей находились у него в видимости. Развертывание Шеера являлось маневром, направленным не против наших главных сил, а против наших передовых сил, с которыми его адмирал, командовавший линейными крейсерами, непрерывно поддерживал контакт с момента их обнаружения до момента их завлечения к своим главным силам. Когда же он встретился с нашим линейным флотом, ему стало ясно, что вследствие своего раннего развертывания ему приходилось вступать в бой при весьма неблагоприятных условиях. С точки зрения тактики его положение едва ли могло быть худшим. Данный случай служит ярким примером того, насколько опасно производить развертывание при недостаточной осведомленности, когда, развернувшись, можно оказаться вынужденным принять бой с противником, заранее обеспечившим себе выгодное положение.

В «Описании», составленном адмиралтейством, развертывание Джеллико не подвергается открыто резкой критике; мы можем судить об этом только по намекам

на нее; так, на стр. 47 читаем: «После своего развертывания главные силы могли участвовать в бою только в отдельные моменты. Их артиллерия фактически стреляла всего лишь два раза, причем стрельба продолжалась соответственно 20 и 15 минут». Здесь подразумевается, что причиной такого ограничения времени, когда можно было обстрелять противника, является именно данный метод развертывания. Но в действительности это было не так; главной причиной была упорно преследуемая Шеером тактика уклонения от боя. Главные силы были в бою два раза: от 18.17 до 18.54 и от 19.10 до 19.25, т. е. соответственно в течение 37 минут и 15 минут.

У Вильсона сказано:[1]

«Если бы развертывание было произведено вправо, то английский флот оказался бы в кильватерном строю на встречных курсах с немцами, благодаря чему было бы облегчено уничтожение старых германских линейных кораблей, шедших в конце строя Шеера. Это бы заставило и германские дредноуты итти к ним на помощь».

Но автор совершенно не объясняет, каким образом Джеллико мог бы знать, что старые германские линейные корабли идут в конце строя Шеера, когда в это время он не имел донесений даже о местонахождении главных сил противника, а уже тем более о его курсе и составе. Далее автор продолжает:

«Хотя обыкновенно бой на встречных курсах бывает неопределенным, однако, в данном случае совершенно особые обстоятельства благоприятствовали тому, что он мог иметь решающее значение. Однако, для того, чтобы такое развертывание могло дать серьезные результаты, оно должно было начаться в 18.00 или даже раньше. Этого не случилось, и Битти должен был пройти полным ходом перед боевой линией флота, чтобы выйти на боевую дистанцию и занять выгодную тактическую позицию».

Необходимо отметить, что Вильсон даже не упоминает о том, что развертывание не могло быть произведено раньше из-за недостатка верных сведений. И Битти шел полным ходом перед боевой линией флота исключительно с целью занять указанную ему позицию.

---

[1] „Линейные корабли в бою" (Battleships in Action), т. II, стр. 150.

Приведем опять слова Вильсона:[1]

«Хотя развертывание Джеллико несколько запоздало и было произведено влево, а не вправо, тем не менее английский флот оказался благодаря ему в несомненно выгодном положении».

Автор уже доказал, как мы видим выше, преимущество развертывания вправо, а теперь из его слов можно заключить, что с точки зрения тактики развертывание было правильным в обоих направлениях. В таком случае, совершенно непонятно, почему он осуждает развертывание, произведенное Джеллико.

Далее он опять говорит:[2]

«Английский флот находился в чрезвычайно выгодном положении», и вместе с тем совершенно игнорирует тот факт, что это чрезвычайно выгодное положение создалось именно благодаря произведенному Джеллико развертыванию.

Но все рассуждения и критика Вильсона по данному вопросу носят любительский характер, и ими можно было бы вообще пренебречь, если бы он не искажал точки зрения, высказываемой в Германской Официальной Истории, в отношении развертывания англичан. Он говорит: «В Германской Официальной Истории развертывание влево не вызывает резкого осуждения».[3]

Это является весьма своеобразным толкованием точки зрения, высказанной в этом труде, где приводится точка зрения, что при развертывании влево все преимущества были на стороне англичан, тогда как при развертывании вправо английский флот оказался бы в условиях, чрезвычайно выгодных именно для германского флота.[4]

Капитан 2-го ранга Беллерс ни разу не упускает в своей книге случая, чтобы лишний раз не повторить слов «в сторону от противника», когда он говорит о развертывании влево. Но вообще развертывание на тот фланг, который находился ближе к противнику, не является обязательно развертыванием по направлению к противнику, точно так же как развертывание на фланг, отстоящий дальше от противника, не должно быть обязательно развертыванием «в сторону от противника».

---

[1] „Линейные корабли в бою" (Battleships in Action), т. II, стр. 152.
[2] Там же, стр. 157.
[3] „Battleships in Action", vol. II, p. 191.
[4] „German Official History", vol. V, pp. 283—284.

Беллерс является одним из тех критиков, которые относятся к точности своих суждений не слишком щепетильно. Он пишет:[1]

«В 18.50 «Lion» глубоко продвинулся в направлении к противнику, находясь в 3 милях на SSO от «King George V».

В действительности же в 18.50 и в течение некоторого времени после этого «Lion» находился от противника дальше, чем головные корабли наших главных сил.

И далее:[2] «В 19.17 линейные крейсеры находились на правом крамболе Гранд-Флит, в 4—5 милях впереди головных кораблей. . .»

Это неверно. Линейные крейсеры находились в то время на левом крамболе линейного флота и дальше от противника, чем любой из английских линейных кораблей.

При развертывании вправо, которое защищали вышеуказанные авторы, наша наиболее слабая эскадра линейных кораблей оказалась бы открытой сосредоточенному огню лучших германских кораблей. Кроме того, данное расположение нашего флота было бы, во-первых, чрезвычайно удобно для массовой атаки эскадренных миноносцев противника, а во-вторых, это сблизило бы его с германскими силами на дистанцию торпедного выстрела. Но самое главное, наш флот не смог бы тогда отрезать противника от его базы.

Развертывание по центральной колонне, пользу которого с геометрической точностью, но с полным отсутствием практических знаний, старается доказать Черчилль, было бы, конечно, возможно, но не дало бы нам никаких тактических преимуществ. Во всяком случае это весьма трудный и сложный маневр, который, безусловно, не должен производиться на таком близком расстоянии от противника. Но если бы этот маневр был все же выполнен, то в результате его наши главные силы не смогли бы выстроиться в свою боевую линию и открыть огонь так скоро, как это фактически было; кроме того, Джеллико не смог бы так определенно поставить Гранд-Флит между противником и его путями отступления, как это ему удалось при развертывании влево.

---

[1] „The Battle of Jutland", p. 184.
[2] Там же, стр. 292.

Если принять во внимание, что развертывание, произведенное Джеллико, дало нашему флоту возможность немедленно занять позицию, чрезвычайно выгодную как с тактической, так и с стратегической точек зрения, то сразу же станет ясным, что исследование других различных методов является совершенно лишним. Ни при каком другом методе английский флот не мог бы занять более выгодной тактической позиции, чем это было в действительности.

Эпизод с сигналом «следовать за мной»

Наиболее явное искажение действительных фактов, которое мы встречаем у Беллерс, связано с неправильным указанием времени, когда Битти дал свой сигнал. Между тем Беллерс пользуется этими данными, как рычагом, на который опирается вся его критика маневра «поворота».

Прежде всего он говорит:[1]

«Приблизительно от 19.21 до 19.33, в то время когда производился этот поворот, Битти шел прямо на W по направлению к противнику и вступил с ним в бой».

Это неверно. В то время Битти и не думал итти прямо на W, а его линейные крейсеры не произвели ни одного выстрела.

Автор продолжает:

«Он сделал отчаянную попытку спасти положение, дав сигнал, который был принят всем флотом, прося о том, чтобы передние корабли наших главных сил с головным «King George V» следовали за ним, отрезали и окружили противника. Но жесткость строя не могла быть нарушена. Надо было подчиняться сигналу с «Iron Duke», и Гранд-Флит вышел из боя... Тот факт, что такой сигнал был дан, известен всему флоту».

Далее опять читаем:[2]

«На сигнал следовать за ним и отрезать противника, который Битти дал в 19.20, никакого ответа от адмирала, командовавшего второй эскадрой линейных кораблей, не последовало. По всей вероятности, запросив о разрешении следовать за Битти, он или не получил ответа, или же ему было отказано».

---

1 „The Battle of Jutland", p. 188.
2 „The Battle of Jutland", p. 262.

Оказывается, что в то время, когда печаталась книга Беллерс, документы по связи во время боя не были оглашены. Упомянутое выше радио было шифрованным, вследствие чего могло быть известно только тем, кто был допущен к секретным документам. Принимая во внимание, что Беллерс имел, повидимому, достаточно оснований, чтобы ссылаться на текст секретного радио, надо предполагать, что ему было также известно, что Битти дал сигнал не в 19.20, когда главные силы повернули, чтобы уклониться от торпед противника, а в 19.50, т. е. после того, как линейный флот вновь построился и повернул на SW для сближения с противником.

Если бы автор правильно указал время, когда был дан сигнал, он не смог бы тогда отнести его к моменту поворота главных сил. Очевидно, автор считает вполне уместным игнорировать точность передачи фактов, когда это необходимо для прославления Битти за счет Джеллико. Лучшим доказательством этого может служить выдержка из обозрения книги Беллерс, напечатанного в «Таймс» от 19 февраля 1920 года: «В этом наше мнение расходится с автором. Он приводит данные, которые, по его мнению, несомненно, серьезно компрометируют служебную репутацию командующего Гранд-Флитом и низводят его на уровень Кальдера или даже Бинга. Но он не приводит никаких доказательств, подтверждающих правильность его умозаключений, за исключением фразы: «что такой сигнал был дан, зарегистрирован в журнале и известен всему флоту». Кроме того, из текста книги ясно видно, что он лично не видел этих вахтенных журналов, по которым, как он говорит, только и можно установить истинные факты и правильно оценить поведение Джеллико во время боя. Мы же считаем эти выражения оскорбительными и недопустимыми. Они равносильны удару, нанесенному в спину из-за угла».

Мы убеждены, что каждому справедливому читателю эта критика методов данного автора покажется довольно сдержанной. Что касается инцидента с сигналом «следовать за мной», который был столь же ненужным, как и бессмысленным, и мог только ввести Джеллико в заблуждение, то он уже был нами изложен выше.

Опрометчивые и заведомо неверные суждения Беллерс об этом инциденте были использованы теми, кто желал получить новую «палку» в руки, чтобы лишний раз ударить Джеллико. Пыль, пущенная в глаза обществу, так

в них и осталась, как это обыкновенно бывает, до того момента, когда в декабре 1920 г. были опубликованы «Официальные документы и сигналы» и даже тогда только в некоторых кругах раздались отдельные протестующие голоса. В «Daily Mail» от 21 сентября 1920 г., 1 ноября 1920 г. и 3 ноября 1920 г. указывалось, как «факт», что этот сигнал «следовать за мной» был дан в 19.15, тогда как в той же газете от 12 октября 1920 г. этот сигнал относился уже к 19.32. Из других изданий, в которых упоминается об этом инциденте, мы можем указать на «Geobe» от 21 сентября 1921 г., в котором также считается, что этот сигнал был дан в 19.15. Таким образом, мы видим, что ложные и необоснованные суждения капитана Беллерс получили широкое распространение и имели весьма серьезные последствия.

Вильсон также ссылается в своей книге[1] на этот инцидент и в заключение говорит: «при этом еще раз представилась широкая возможность». Вильсон не связывает того момента, когда был дан сигнал с поворотом флота, но указывает несколько неверно время, еще более подчеркивая этим происшедшую задержку. Битти дал радио в 19.50, а не в 19.45, как указывает Вильсон, и Джеллико не мог его получить раньше чем в 20.00 Однако, приказание командующего сделать то, о чем просил Битти, было дано линейному кораблю «King George V» и получено последним, судя по вахтенному журналу этого корабля, в 20.07. Непонятно, какую «широкую возможность» подразумевает автор; поворот к линейным крейсерам только задержал бы головные части наших главных сил, сближавшихся с противником по более прямому курсу, чем линейные крейсеры.

Черчилль, упоминая об этом случае, считает, что сигнал был дан в 19.47, а не в 19.50, и говорит: «Английские линейные крейсеры должны были вскоре завязать бой. Где же находились головные корабли нашего линейного флота?..» Но если бы прежде чем задавать этот вопрос, он потрудился, взглянуть на карту боя, приложенную к «Официальной Истории» или хотя бы на «Описание», составленное адмиралтейством, то он увидел бы, что в это время наши главные силы шли прямо на противника.

---

1 „Battleships in Action", т. II, стр. 159.

Уклонение от торпед

Разбирая первый отход германского флота в 18.35, Черчилль заявляет:[1] «Джеллико, которому грозила опасность от идущих на него торпед, повернул от них, согласно давно принятой им тактики...» Это чистейшее измышление самого господина Черчилля. Он преподносит нам свою кабинетную версию об Ютландском бое, даже не потрудившись до сих пор проверить важнейшие факты. В 18.35 Джеллико не поворачивал в сторону от торпед. После первого отхода немцев, как только опасность итти в кильватерной струе противника сделалась ему ясна, он в 18.44 сблизился с противником, повернув сперва на 11°, а затем через 10 минут еще на 45°, уклонившись, таким образом, всего на 56°. Его главные силы выходили прямо в голову Флота Открытого моря, когда через 17 минут Шеер нарвался на них.[2]

Невежественные критики неоднократно осуждали адмирала Джеллико за тот единственный случай, когда он использовал всеми признанный маневр уклонения от торпедных атак германских эсминцев в 19.22, при втором отходе немцев. Это был обдуманный и признанный всеми флагманами маневр; к нему неоднократно прибегали многие адмиралы не только в Ютландском, но и в других боях. В Ютландском бою этот маневр был произведен адмиралами: Стерди, Эван Томас, Берней, Хууд, Битти, а также и Хиппер. Некоторыми из них уклонение было сделано даже больше чем у Джеллико, и между тем ни один из них не вызывал порицания. Предположим, на один момент, что главные силы вообще не делали этого уклонения на несколько минут для избежания торпед. Каков был бы тогда результат? Если бы флот не изменил своего курса, то, исходя из опыта практических упражнений мирного времени, можно было

---

1 „The World Crisis (1916—1918 гг.), стр. 152.

2 „Официальные документы" (Official Despatches), стр. 459—462.

18.23 курс флота SO+O.

18.26 скорость 14 узлов.

18.33 скорость 17 узлов.

18.44 курс флота SO.

18.54 курс флота на S.

19.05 изменить курс на 3 румба вправо, т. е. за время между 18.23 и 19.05 курс главных сил был изменен всего на 90° по направлению к противнику.

вполне основательно предположить, что было бы несколько попаданий в корабли, и мощность нашего линейного флота как боевой силы понизилась бы.

Другим приемлемым маневром был бы поворот на торпеды или, иными словами, можно было сделать рискованную попытку во-время успеть уловить след идущей торпеды и дать возможность каждому кораблю отдельно принять соответствующие меры. Но этот способ чрезвычайно опасен в условиях плохой видимости, в особенности когда кильватерные струи проходящих в большом количестве кораблей мешают видеть след торпеды. Но даже если бы это было сделано, то что же дальше? Наши главные силы шли бы через дымовую завесу за отходящим флотом противника, непрерывно рискуя подорваться на плавучих минах, сбрасываемых с этой целью немцами, и представляя собою весьма удобную мишень для торпедной атаки, в особенности со стороны такой «завесы подводных лодок», какую встретил Битти, как он был уверен, в самом начале боя.

Вообще очень легко быть мудрым после того, как событие совершилось, и говорить о том, что следы идущих торпед можно было бы видеть, что противник никаких мин не сбрасывал и что подводных лодок в том месте не было. Но какой же может быть тогда смысл в тщательном изучении уроков, полученных при практических учениях в мирное время, если весь приобретенный таким путем опыт будет совершенно игнорироваться в день боя?

В 1920 г., после того, как книга Беллерс была напечатана, в прессе появилось довольно много статей, касающихся данного периода боя и порицающих адмирала Джеллико за то, что он якобы прервал бой в тот самый момент, когда его можно было продолжать и ожидать успеха.

Несколько приведенных ниже выдержек могут служить ярким примером того упорства и вместе с тем невежества, с каким Беллерс критикует Джеллико в этом вопросе:[1]

«Чтобы уклониться от атаки одиннадцати эскадренных миноносцев, двадцать семь линейных кораблей отвернули в сторону... нельзя представить себе более грубого нарушения всех морских традиций...»

---

[1] „The Battle of Jutland", p. 187.

И далее:[1]

«...в туманном Северном море нельзя одержать решительную победу, если флот отворачивает от атак эскадренных миноносцев. При таком маневре неприятельский флот должен неизбежно потеряться из виду, и превосходство нашей артиллерии сведется на-нет... В Северном море такие отвороты должны быть изжиты точно так же, как изжил их Битти, при его назначении командующим Гранд-Флитом».

Это неверно. Битти сам применил точно такой же тактический прием однажды в бою у Доггер-Банки и два раза в Ютландском бою, только с той разницей, что он дважды неправильно повернул в обратную сторону от указанного ему местонахождения подводных лодок, вместо того, чтобы повернуть прямо на них, не допуская их тем самым произвести торпедную атаку.

Что же касается Джеллико и других упомянутых выше адмиралов, то они делали отворот от торпед, уже фактически выпущенных по ним эскадренными миноносцами с большой дистанции. Кроме того, Джеллико правильно повернул навстречу подводной лодке (оказавшейся в дальнейшем мифической), которая в разгаре боя была будто бы замечена около 19.00 одним из головных кораблей.

Упоминая о произведенной массовой торпедной атаке около 19.20, Черчилль говорит:[2]

«Джеллико, верный своему методу, еще раз повернул в сторону от устремившегося на него торпедного потока, сперва на 2 R, а затем еще на 2. Это был, несомненно, удобный момент для разделения английского флота: назначив 5-ю эскадру линейных кораблей головной правой дивизии, можно было взять противника между двух огней. Но английский командующий был для этого слишком поглощен своим отворотом, стараясь уклониться от торпедной атаки».

Однако, метод, к которому прибегнул Джеллико, чтобы уклониться от торпед, был не только «его», но на основании долгого практического опыта считался наилучшим и был принят всеми его адмиралами. Условия видимости в расчет, конечно, не принимаются. В настоящее время, когда мы можем смотреть на схему, соста-

---

[1] „The Battle of Jutland", стр. 41.

[2] „The World Crisis" (1916—1918 гг.), стр. 153.

вленную на основании ставших теперь известными данных, разделение флота вышеуказанным способом кажется чрезвычайно простым. Но тогда Джеллико не имел этой схемы, которой он мог бы руководствоваться! Джеллико не имел точных сведений о курсе противника. Из-за тумана, дыма ни он, ни кто-либо другой не могли составить себе верного представления о происходившем. Было бы в высшей степени необдуманно делить свой флот в момент, когда недостаточная видимость не давала возможности отдельным эскадрам действовать сообща и согласовывать свои действия с движениями главных сил. Такой маневр привел бы только к общей путанице.

Прорыв германского флота ночью

Большинство критиков или совершенно игнорировало факт неполучения Джеллико почти никаких сведений о движениях противника в течение ночи, или же они придавали преувеличенное значение тем скудным сведениям, которые до него доходили.

В «Описании», составленном адмиралтейством, читаем:[1]

«Общее положение представлялось командующему в гораздо более благоприятном свете, так как все наши потери ему не были известны и участь «Queen Mary» и «Indefatigable» его не могли волновать. Он знал только о том, что затонул «Invincible». Что касается состояния и боеспособности германского флота, то в этом отношении командующий мог полагаться на собственные наблюдения».

Джеллико действительно не знал размера наших потерь. Битти не озаботился осведомить его о тех потерях, которые постигли линейные крейсеры. Как мог бы он на основании своих собственных наблюдений иметь представление о повреждениях, нанесенных противнику?

В «Описании», составленном адмиралтейством, на стр. 70 приложена схема английского и германского минных заграждений и протраленных фарватеров, по которым неприятельский флот мог входить в зону своих безопасных вод. Насколько известно, «общее направление» этих фарватеров было доведено до сведения командующего. На схеме изображен протраленный фарватер, идущий от Гельголанда на W. Но знал ли Джеллико только

---

[1] „Narrative of the Battle of Jutland“, pp. 68, 69.

общее направление этого фарватера, не зная в то же время положения его входных ворот? Было ли у него основание предполагать, что этот фарватер может быть загражден нашими минами? Обо всем этом в «Описании» умалчивается, хотя, несомненно, об этом можно было бы высказаться более определенно.

В «Описании» сказано:[1]

«Около 22.25 головная часть германской линии, находившейся в то время на левой раковине английского флота, прорвалась через строй 9-й и 10-й флотилий... Происходивший бой был виден для главных сил...»

Здесь подразумевается, что весь английский флот видел стрельбу, по которой можно было судить о проходе главных сил противника. Это предположение в высшей степени не обосновано. Стрельбу видели только некоторые корабли, причем только два из них — «Malaya» и «Valiant» — опознали линейные корабли противника.

В примечании имеется краткое указание, что «Malaya» опознал линейный корабль противника, но нигде не упоминается о том, что это не было доведено до сведения Джеллико.

Там говорится о чрезвычайно важных радио,[2] отправленных адмиралтейством в 22.41 и в 1.48.[3] Но время получения этих радио на «Iron Duke» нигде не указано. Далее[4] отмечается, что радио, данное адмиралтейством в 22.41, не было получено на «Lion».

Так как никаких дальнейших пояснений к этому краткому замечанию не имеется, есть основание усомниться в достоверности данного утверждения. Когда радиоустановка на «Lion» была приведена в негодность, то для приема и передачи предназначавшихся Битти сообщений был назначен другой корабль из его эскадры. Как известно, радио адмиралтейства принимались «New Zealand» и передавались им на «Lion».[5] Таким образом, если только организация связи на эскадре линейных крейсеров бездействовала, то данное сообщение также должно было быть принято сперва на «New Zealand», а затем передано по назначению.

---

1 „Описание Ютландского боя" (Narrative of the Battle of Jutland), стр. 73.

2 Там же, стр. 72.

3 Там же, стр. 74.

4 Там же, стр. 76.

5 „Naval Operations", vol. III, pp. 413, 415.

Касаясь вопроса об информировании Джеллико в течение ночи, Беллерс столь же неточен и пристрастен, как и во всех других случаях. Он говорит:[1]

«...в 1.52 Гранд-Флиту было отправлено следующее радио:

«Курс линейных кораблей противника SO, приближенный пеленг SW. Нахожусь в 10 милях позади 1-й эскадры линейных кораблей».

Нужно отметить, что Беллерс опять приводит здесь полный текст радио, которое если и было послано в действительности, то было, конечно, шифрованным. Во время издания его книги оно могло быть известно только лицам, допущенным к секретным документам. Он указывает время, когда было дано это радио, но нигде не дает названия пославшего его корабля. В официальном перечне сигналов нет ни одного радио, текст которого совпал бы с приведенным нами выше. Единственное радио, отправленное в 1.52, исходило от «Faulknor» и было следующего содержания: «Линейные корабли противника в видимости. Нахожусь в 10 милях позади 1-й эскадры линейных кораблей».

Затем Беллерс продолжает:[2]

«Вопрос о том, получил ли Гранд-Флит радио с указанием курса и местонахождения германского флота в 1.52, может быть установлен только по просмотре сигнальных журналов; особое внимание следует обратить на журналы радиосвязи «Iron Duke»... трудно поверить, чтобы радио, данное в 1.52 и отправленное вне очереди, не было принято ни одним кораблем на расстоянии всего лишь нескольких миль. Весьма возможно, что только трудность найти соответствующее объяснение послужила причиной утверждения, что оно было занесено в журнал радиосвязи «Iron Duke».

Неясно, что хочет сказать автор своей последней фразой. Казалось бы, что там должно было быть: «не было занесено в журнал радиосвязи».

В общем от книги капитана Беллерса остается такое впечатление, как будто бы автор хотел сказать, что журнал «Iron Duke» умышленно не показывался, чтобы скрыть тот факт, что Джеллико это радио было получено, но оставлено без последствий. Если у автора дей-

---

[1] „The Battle of Jutland", p. 221.

[2] „The Battle of Jutland", p. 222.

ствительно было такое намерение, то оно служит новым доказательством того, что эта книга имеет «злонамеренный и вводящий в заблуждение» характер.[1] В настоящее время известно, что это радио не было получено ни на «Iron Duke»,[2] ни на каком-либо другом корабле, за исключением эскадренного миноносца, находившегося в непосредственой близости от «Faulknor».

Относительно стрельбы, происходившей ночью позади главных сил, Беллерс говорит следующее:[3]

«Некоторые из этих разрывов снарядов были видны на Гранд-Флите». Но он совершенно не упоминает о том, что только немногие корабли видели кое-что из происходившего достаточно определенно, чтобы сделать соответствующее донесение, но что это сообщение не было передано Джеллико.

Взвесив соответствующим образом все эти доказательства, большая часть которых основана исключительно на одних предположениях и догадках, Беллерс подводит следующий итог общему положению:[4]

«Теперь нам ясно, что противника не удалось разбить не из-за недостатка сведений или по каким-либо другим причинам, как, например, плохая видимость или туман, а вследствие предумышленных действий лорда Джеллико, которым руководила единственная мысль сохранить свои собственные корабли».

Может ли критика быть более беспринципной, чем эта?

Вильсон пишет:[5]

«. . . если бы он (т. е. Джеллико) назначил своему флоту рандеву у Horns Reef и на рассвете возобновил бы решительный бой, то можно быть уверенным, что была бы одержана огромная победа».

«. . . Однако, все сомнения о местонахождении Шеера должны были сразу рассеяться, когда вскоре после 22.00 многие линейные корабли слышали стрельбу и видели вспышки от выстрелов».

Вообще очень легко рассуждать умно и делать предположения о совершившемся по прошествии нескольких

---

1 „The Times“ от 19 февраля 1920 г.

2 В противном же случае это радио было бы или должно было быть также получено и Битти. Однако, Битти нигде об этом не упоминает.

3 Там же, стр. 223.

4 „The Battle of Jutland“, p. 220.

5 „Battleships in Action“, т. II, стр. 161—165.

лет, имея все необходимые данные. Но если бы Джеллико поставил все на карту против неприятельского флота, возвращавшегося на Horns Reef, и не принял бы никаких мер для охраны других проходов, это немедленно и вполне справедливо вызвало бы всеобщее возмущение. Джеллико не имел никаких оснований предполагать, что Шеер избрал или изберет для своего отступления проход у Horns Reef. Что же касается того, что «все сомнения о местонахождении противника должны были сразу рассеяться, когда вскоре после 22.00 многие линейные корабли слышали стрельбу», то не один только Джеллико не понял значения этой стрельбы, о чем мы говорили уже выше. Все сведения, полученные в течение ночи Джеллико, имелись также и у Битти, и оба адмирала приблизительно одинаково представляли себе общее положение. Кроме того, часто упускается из виду, что там присутствовало еще не менее одиннадцати других столь же опытных адмиралов, из которых ни один не пришел к каким-либо другим заключениям и не смог использовать более удачно имевшиеся в их распоряжении скудные сведения.

Относительно действий крейсера «Castor» около 22.00 Вильсон говорит:[1]

«Было упущено много случаев использования торпед, так как английские миноносцы не знали местонахождения немцев и, принимая приближавшиеся корабли за свои, они сознательно отказались от торпедной атаки».

Хотя в опубликованном донесении крейсера «Castor» вполне определенно указано, что причиной сомнения, возникшего у командиров эскадренных миноносцев по поводу этих кораблей, явился опознавательный сигнал, сделанный немцами, с помощью наших секретных позывных, тем не менее автор совершенно игнорирует этот факт. Объяснение же тому, каким образом эти позывные могли быть известны немцам, изложено нами выше...

Приведем здесь еще одну выдержку, которая ярко характеризует стремление Беллерса доказать, что Джеллико ни при каких обстоятельствах не мог быть прав. Он говорит[2]:

«Немцы, по словам лорда Джеллико, преувеличивали наши потери в больших кораблях, считая их на один

---

[1] „Battleships in Action", т. II, стр. 165.
[2] „The Battle of Jutland", pp. 235, 236.

линейный корабль и один броненосный крейсер больше, чем это было в действительности, но он забывает при этом упомянуть о своем собственном списке германских потерь».

Затем автор приводит список предполагаемых потерь германцев, составленный адмиралом Джеллико, а именно:

3 линейных корабля (достоверно)

1 линейный корабль или линейный крейсер } вероятно,
1 линейный корабль }

т. е. всего пять крупных боевых кораблей, из которых 2 были «вероятными». Он продолжает далее:

«Хотя в данном случае преувеличение было, несомненно, не преднамеренным, но тем не менее это было преувеличением, к которому часто склонны лица, предпочитающие предаваться радужным мечтам, а не сосредоточивать все свои силы на достижении определенных результатов».

Если, как считает Беллерс, эта переоценка германских потерь служит доказательством того, что Джеллико относится к разряду людей, «предпочитающих предаваться радужным мечтам, а не сосредоточивать все свои силы на достижении определенных результатов», то что же должен он был сказать о Битти, если бы судил о нем, исходя из тех же положений, как и о Джеллико.

Битти, как это видно из его донесения, считает (опять-таки не преднамеренно), что германские потери выражались в количестве 6 затонувших линейных кораблей и 2 серьезно поврежденных — сравнить с более скромным предположением Джеллико, взявшего только пять линейных кораблей, из которых 2 были «вероятных».

Черчилль[1] всеми силами старается доказать, что Джеллико должен был считать проход у Horns Reef наиболее вероятным путем, который мог избрать Шеер для своего окончательного отступления.

Он делает массу заключений и приводит много доводов, но (и это весьма серьезное «но») он забывает о том, что Джеллико имел основательные причины предполагать о существовании двух путей, идущих на Гельголанд, причем оба должны были быть приняты во внимание. Автор говорит[2]:

---

[1] „The World Crisis" (1916—1918 гг.), pp. 156, 157.
[2] „The World Crisis" (1916—1918 гг.), pp. 156, 157.

«Фарватеры у Horns Reef и Гельголанда... располо- жены недалеко друг от друга...» Это верно; вход на фарватер, идущий в северо-западном направлении от Гельголанда, расположен недалеко от фарватера Horns Reef; но фарватер, идущий на запад (истинный) от Гельголанда, находится значительно южнее, и Джеллико не мог не считаться с существованием этого фарватера или пути на Эмс.

Затем далее[1]:

«Шееру была предоставлена полная возможность от- ступления на Horns Reef». Это неверно: наши флотилии эскадренных миноносцев, расположенные в тылу главных сил, служили заграждением на случай прохождения про- тивника. Все события доказывают, что отступлению Шеера отнюдь не была предоставлена «полная возмож- ность». Его флот не только непрерывно подвергался атакам английских флотилий, но был фактически заме- чен кораблями 5-й эскадры линейных кораблей; однако, Джеллико не получил об этом ни одного донесения, но автор игнорирует данное упущение.

Черчилль порицает Джеллико за ту оценку общего положения, которая была им сделана на основании весьма скудных сведений, полученных им в течение первой половины ночи; но в таком случае он по справедливости должен был бы отметить, что точно так же оценивали общее положение как Битти, имевший те же самые сведения, что и Джеллико, и другие флагманы.

Подводя общий итог боя, Черчилль после слов: «Английские главные силы ни разу не были серьезно в бою», обращает внимание на чрезвычайно малые по- вреждения наших линейных кораблей, причем совершенно умалчивает о значительных материальных потерях, при- чиненных противнику о г н е м н а ш и х линкоров.

При желании можно было бы написать целый том по поводу всех ложных выводов и искажений фактов, как у этих, так и у других менее известных авторов, кото- рые позволяют себе высказывать свое заранее предре- шенное мнение о деле, которое они очень смутно пони- мают, но это бы только утомило неспециалиста-читателя. Общество желает услышать определенно высказанный приговор над Ютландским боем. И этот приговор оно может найти в нашей заключительной главе.

---

[1] „The World Crisis“ (1916—1918 гг.), стр. 157.

В этой же главе нам остается только сказать еще несколько слов по поводу затронутого нами вопроса. Неоднократно высказывались предположения, что если бы германский линейный флот был уничтожен в Ютландском бою, то это привело бы к немедленному окончанию войны или, во всяком случае, к прекращению той усиленной подводной войны, которая велась против нашей торговли. Но, во-первых, никогда ни одному английскому адмиралу не удавалось уничтожить неприятельский флот; а во-вторых, мы на примере прошлых лет видим, что хотя материальный ущерб, причиненный противнику в Трафальгарском бою, был пропорционально гораздо значительнее, чем в Ютландском бою, тем не менее эта решительная победа нисколько не помешала французам вредить нашей торговле в течение последовавших десяти лет. Что в то время было возможно для фрегатов и приватиров, то в наши дни успешно выполнили бы подводные лодки.

XI. ПРИГОВОР

Был ли Ютландский бой победою англичан? Вот вопрос, который можно часто услышать. Прежде чем высказать окончательное мнение, необходимо выяснить, что вообще подразумевается под словом «победа».

Потери в корабельном составе были следующие:

	Англия	Германия
Линейные корабли	0	1
Линейные крейсеры . . .	3	1
Крейсеры	3	4
Эскадренные миноносцы .	8	5
Всего	14	11

Потери личного состава	Англия	Германия[1]
Убитых	6 097	2 551
Раненых	510	507

Наибольшие потери англичан были в первый период боя с германскими линейными крейсерами и непосредственно перед тем, как главные флоты вошли в соприкосновение, когда «Invincible» и наши броненосные крейсеры неожиданно оказались под сосредоточенным огнем

[1] Германская Официальная История (German Official History).

линейных крейсеров и головных линейных кораблей противника.

Что касается боя линейных крейсеров, который носил скорее характер отдельного столкновения, то мы должны признать, что немцы в значительной мере правы в своем притязании на победу. В чем же дело?

Битти имел в своем непосредственном подчинении гораздо более мощную эскадру, чем Хиппер. Если считать только одни крупные боевые корабли, то силы англичан состояли из 4 линейных кораблей и 6 линейных крейсеров против 5 германских линейных крейсеров, т. е. наше превосходство выражалось, как 2 : 1.

В этой дуэли мы потеряли 2 линейных крейсера и 2 эскадренных миноносца против 2 эскадренных миноносцев противника. Кроме того, повреждения остальных наших линейных крейсеров были гораздо больше, чем у противника. Немцы не делали попыток уклониться от боя; тактика Хиппера была вполне правильной, и боевые качества вверенных ему сил оказались весьма высокими. Таким образом, нам остается только откровенно признать, что первый «раунд» был определенно в пользу противника.

Однако, окончательный приговор, который выносится в каждом матче, не зависит от результатов начальных раундов. Напомним здесь вкратце о дальнейших периодах этой борьбы.

Когда Джеллико принял участие в главной фазе боя и стал овладевать положением, наш флот опять имел превосходство над противником. В отношении линейных кораблей наше преимущество, однако, выражалось тогда уже не как 2 : 1, а как 7 : 5. Начиная с этого момента, включая и упомянутый период первого соприкосновения флотов, английские потери выражались в количестве 1 линейного крейсера, 3 крейсеров и 6 эскадренных миноносцев, в то время как противник потерял 1 линейный корабль, 1 линейный крейсер, 4 крейсера и 3 эскадренных миноносца.

Германский флот пострадал гораздо больше английского в отношении как количества фактически погибших кораблей, так и числа попаданий в остальные корабли. Вся тактика Шеера сводилась, главным образом, к тому, чтобы непрерывно спасать свой флот из опасного положения, грозившего ему гибелью. И надо отдать ему справедливость, что он выполнял это весьма

удачно. В этом отношении его можно сравнить с боксером, который, зная, что он будет разбит и побежден, всеми силами старается уклониться от ударов противника, нетерпеливо ожидая момента, когда раздастся сигнал «время». И он дождался, наконец, этого «сигнала». Наступившая темнота дала ему столь необходимую передышку. Но это еще не был настоящий конец. Его противник оставался цел и невредим, в полной готовности к новой встрече и в нетерпеливом желании с наступлением дня довести бой до конца. Но для Шеера уже было довольно. Он удачно ускользнул и уклонился от нового боя, под покровом ночи прокладывая себе путь домой.

Таким образом, приговор беспристрастного судьи, т. е. точной истории, склоняется в пользу Джеллико.

Так как все ложные выводы и искажения фактов, которые сгруппировались вокруг событий Ютландского боя, были постепенно и, как мы надеемся, навсегда ликвидированы, и успех, достигнутый в тот день, когда исход великой войны не был еще решен, теперь признан большинством, должная слава будет воздана тому, кто ее заслуживает.

БОЕВОЕ РАСПИСАНИЕ БРИТАНСКОГО ФЛОТА НА 30 МАЯ 1916 г.

Линейный флот

Iron Duke (флагманский корабль)

Боевое расписание № 2		Боевое расписание № 5
	Вторая линейная эскадра	
1-я дивизия:	King George V Ajax Centurion Erin	1-я дивизия.
	Orion Monarch Conqueror Thunderer	2-я дивизия.
	Четвертая линейная эскадра	
2-я дивизия:	Iron Duke Royal Oak Superb Canada	3-я дивизия.
	Benbow Bellerophon Temeraire Vanguard	4-я дивизия.
	Первая линейная эскадра	
3-я дивизия:	Marlborough Revenge Hercules Agincourt	6-я дивизия.
	Colossus Collingwood Neptune St. Vincent	5-я дивизия

Приданные легкие крейсеры:	Boadicea Bellona Blanche Active	Приданные:	Oak (эсминец) Abdiel (минный заградитель)

Линейные крейсеры

3-я эскадра линейных крейсеров

Invincible
Inflexible
Indomitable

Крейсеры

1-я эскадра крейсеров

Defence
Warrior
Duke of Edinburgh
Black Prince

2-я эскадра крейсеров

Minotaur
Hampshire
Cochrane
Shannon

Легкие крейсеры

4-я эскадра легких крейсеров

Calliope
Constance
Caroline
Royalist
Comus

Легкий крейсер Canterbury

Флотилия эскадренных миноносцев

12-я флотилия

Л Faulknor
Л Marksman
Obedient
Maenad
Opal
Mary Rose
Marvel
Menace
Nessus
Narwhal
Mindful
Onslaught
Munster
Nonsuch
Noble
Mischief

11-я флотилия

МК Castor
Л Kempenfelt
Ossory
Mystic
Moon
Morning Star
Magic
Mounsey
Mandate
Marne
Minion
Manners
Michael
Mons
Martial
Milbrook

4-я флотилия

Л Tipperary
Л Broke
Achates
Porpoise
Spitfire
Unity
Garland
Ambuscade
Ardent
Fortune
Sparrowhawk
Contest
Shark
Acasta
Ophelia
Christopher
Owl
Hardy
Midge

Флот линейных крейсеров

Линейные крейсеры

Lion (флагманский корабль)

1-я эскадра линейных крейсеров

Princess Royal
Queen Mary
Tiger

2-я эскадра линейных крейсеров

New Zealand
Indefatigable

Пятая линейная эскадра

Barham
Valiant
Warspite
Malaya

Легкие крейсеры

1-я эскадра легких крейсеров	2-я эскадра легких крейсеров	3-я эскадра легких крейсеров
Galatea	Southampton	Falmouth
Phaeton	Birmingham	Yarmouth
Inconstant	Nottingham	Birkenhead
Cordelia	Dublin	Gloucester
		Chester

Флотилия эскадренных миноносцев

1-я флотилия	13-я флотилия	9-я и 10-я флотилии
ЛК Fearless	ЛК Champion	Lydiard
Acheron	Nestor	Liberty
Ariel	Nomad	Landrail
Attack	Marlborough	Laurel
Hydra	Obdurate	Moorsom
Badger	Petard	Morris
Goshawk	Pelican	Turbulent
Defender	Nerissa	Termagant
Lizard	Onslow	
Lapwing	Moresby	
	Nicator	

Авианосец: Engadine.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

БОЕВОЕ РАСПИСАНИЕ ФЛОТА ОТКРЫТОГО МОРЯ 31 МАЯ 1916 г.

Линейные корабли

3-я эскадра:
- 5-я дивизия: Кениг, Гроссер Курфюрст, Кронпринц, Маркграф.
- 6-я дивизия: Кайзер, Кайзерин, Принц-регент Луитпольд.

Флагманский корабль: Фридрих Дер Гроссе.

1-я эскадра:
- 1-я дивизия: Остфрисланд, Тюринген, Гельголанд, Ольденбург.
- 2-я дивизия: Позен, Рейнланд, Нассау, Вестфален.

2-я эскадра:
- 3-я дивизия: Дейчланд, Гессен, Поммерн.
- 4-я дивизия: Ганновер, Шлезиен, Шлезвиг-Гольштейн.

Крейсеры

Первая развед. группа	Вторая развед. группа	Четвертая развед. группа
(Линейные крейсеры)	(Легкие крейсеры)	(Легкие крейсеры)
Лютцов	Франкфурт	Штеттин
Дерфлингер	Висбаден	Мюнхен
Зейдлиц	Пиллау	Гамбург
Мольтке	Эльбинг	Фрауенлоб
Фон-дер-Танн		Штутгарт

Флотилии эскадренных миноносцев

Росток (легкий крейсер, второй лидер флотилии миноносцев)
Первая флотилия (1-я половина)
Третья флотилия
Пятая флотилия
Седьмая флотилия

Регенсбург (легкий крейсер, второй лидер флотилии миноносцев)
Вторая флотилия
Шестая флотилия
Девятая флотилия

Таблица 1

Сопоставление классов кораблей германского и английского флотов в Ютландском бою

Классы кораблей	Германский флот		Английский флот	
	количество	водоизмещение в тоннах	количество	водоизмещение в тоннах
Линейные корабли типа „дредноут"	16	360 000	28	650 000
Линейные крейсеры	5	120 000	9	200 000
Линкоры типа „до-дредноут"	6	80 000	0	—
Броненосные крейсеры	—	—	8	110 000
Легкие крейсеры	11	40 000	26	100 000
Лидеры	—	—	5	9 000
Эсминцы и миноносцы	61	50 000	74	75 000
Всего: Больших кораблей и крейсеров	38	600 000	71	1060 000
Всего: Миноносцев	61	50 000	79	84 000
ИТОГО	99	650 000	150	1144 000

Таблица 2

Калибр и количество снарядов, выпущенных главной артиллерией кораблей противников, и количество попаданий в Ютландском бою

Калибр в *мм*	Число снарядов, выпущенных германскими кораблями	Число снарядов, выпущенных английскими кораблями
380	—	1239
356	—	42
343	—	1533
305	2424	1784
280	1173	—
ИТОГО	3597	4598
Число попаданий	120	100
Процент от общего количества	3,33	2,17

Таблица 3

Количество попаданий, полученных в Ютландском бою (по классам кораблей)

Классы кораблей	Германский флот	Английский флот
Линейные корабли	28	29
Линейные крейсеры	70	53
Броненосные крейсеры	—	37
Остальные корабли	2	1
ВСЕГО	100	120

Таблица 4

Перечень кораблей, получивших попадания, и количество попаданий

Классы кораблей	В средн. на 1 корабль	Германские (наибольшее количество)	В средн. на 1 корабль	Английские (наибольшее количество)
Линейные корабли .	4	—	7	
Линейные крейсеры	14	Лютцов . . 24[2]	9	Tiger 17
		Зейдлиц . . 21	—	Lion 12
		Дерфлингер 17	—	Princess Royal 9
		Фон-дер-Танн 4	—	Queen Mary . 5[1]
		Мольтке . . 4	—	Indefatigable . 5[1]
Броненосные крейсеры	—	—	12	Invincible . . 5[1]
				Warrior . . . 15[1]
				Defence . . . 7[1]
				Black Prince . 15[1]

Таблица 5

Сроки, потребовавшиеся для устранения повреждений, полученных германскими линейными крейсерами в Ютландском бою

Название корабля	День окончания ремонта	Срок ремонта
Дерфлингер	15 окт. 1916 г.	около 130 суток
Зейдлиц	16 сент. 1916 г.	„ 100 „
Мольтке	30 июля 1916 г.	„ 60 „
Фон-дер-Танн	2 авг. 1916 г.	„ 60 „

[1] Корабли погибли во время боя.
[2] Затонул после боя.

Таблица 6

Причины гибели кораблей

Потери	От артиллерии		От торпеды	От таранного удара своих кораблей
	непосредственно	спустя некоторое время[1]		
Германские корабли	—	Лютцов Висбаден	Поммерн Росток Фрауенлоб	Эльбинг — —
Английские корабли	Indefatigable Queen Mary Invincible Defence Black Prince	Warrior	— — — — — —	— — — — — —

Таблица 7

Общее количество участвовавших в Ютландском бою кораблей и людей и их потери

	Германские корабли	Английские корабли	Отношение
Общий тоннаж в тоннах . .	650 000	1 140 000	1:1,75
Потери в тоннах	61 180	115 025	1:1,88
Потери в %	9,5	10	—
Общая численность команд .	45 000	60 000	1:1,33
Потери в %	6,79	11,59	1:2,26

Таблица 8

Время пристрелки немецкой и английской артиллерии и скорость гибели английских кораблей в Ютландском бою

Пристрелка	Первое немецкое попадание через	3 мин.
	Первое английское попадание через	6 мин.
Гибель . . .	Indefatigable приблизительно через . . .	3 мин.
	Queen Mary „ „ . . .	38 сек.
	Invincible „ „ . . .	3 мин.
	Defence „ „ . . .	4 „
	Black Prince „ „ . . .	7 „

[1] Взорваны своей командой или затонувшие через некоторое время.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Предисловие 3

I. Условия погоды 7

II. Влияние минно-торпедного оружия и подводных лодок на тактику в Ютландском бою 9

Использование торпед на больших кораблях. Торпедные атаки легких надводных сил. Торпедные атаки подводных лодок. Мины, сбрасываемые при отходе флота. Минные поля.

III. Движения кораблей в период развертывания 15

План Шеера. Гранд-Флит идет. Линейный флот. Эскадра линейных крейсеров. Фатальная ошибка Битти. Флот Открытого моря.

IV. Бой линейных крейсеров 26

Бой начинается. Бой развертывается к югу. Замечен германский линейный флот. „Бег на север“. Неприятный результат.

V. Встреча флотов 37

Главнокомандующий не получает сведений. Развертывание Джеллико.

VI. Генеральный бой 45

Бой линейных флотов. Первый отход германского флота. Битти не удается восстановить связь с противником. Шеер нарывается на наш линейный флот. Второй отход германского флота. Опасность неприятельских торпед избегнута. Инцидент с сигналом „следовать за мной“. Контакт восстановлен, но противник немедленно отходит. План ночных действий.

VII. Ночь 60

Стратегия Джеллико. Шеер проскальзывает домой. Неосторожный сигнал. Атака английских эскадренных миноносцев.

Стр.

Почему противнику удалось спастись. Роковая неудача. Что было известно нашим адмиралам. Что было известно германскому главнокомандующему. Последнее соприкосновение.

VIII. 1 июня на рассвете 76

Разочарование Джеллико. Что думал Битти. Германский флот укрывается в базу.

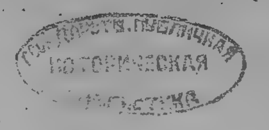
IX. Описания боя и их составители 80

X. Искажения фактов и ложные выводы 85

Опоздание ввести в бой 5-ю эскадру линейных кораблей. Действительность огня артиллерии английских линейных крейсеров. Сведения, которые были даны Джеллико перед соприкосновением с главными силами противника. Развертывание. Эпизод с сигналом „следовать за мной". Уклонение от торпед. Прорыв германского флота ночью.

XI. Приговор 109

Приложения 112



Под наблюдением *П. Александрова.*
Техн. редактор *Б. Левин.*
Корректор *М. Митрофанов.*

Сдано в производство 26|IX 1940 г.
Подписано к печати 23|XI 1940 г.

Обложка худ. *И. Варзыр.*

Формат бумаги 82x108/32
Объем 7,5 печ. л. 6,6 уч.-авт. л.
В бум. листе 150 000 знаков

Г 157600
Изд № 298
Заказ № 2971

Цена книги 1 руб. 95 коп., переплета 1 руб. 50 коп.
Адрес издательства: Ленинград, Наб. Красного Флота, 38

Типография № 3 Лецпартиздата им. Коминтерна. Ленинград. Красная ул. 1.

3р.45к.

